
MINI Auto
Revista para el coleccionista
Anuario Slot
2001
Año II • Núm. 2
1.800 Ptas.
2.800 Esc.
7,8 Lib.
26.000 Liras
10,8 €
192 páginas
+ de 400 fotos
y fichas técnicas
Coches de calle
Dream Cars
Fórmula 1
Clásicos
Turismos
Rallyes
Sport
Karts
GT

Bum Slot

Sin duda el Alpine A110 más interesante del 2000 es el amarillo de la Escudería Montjuich-Tergal. (BUM SLOT)

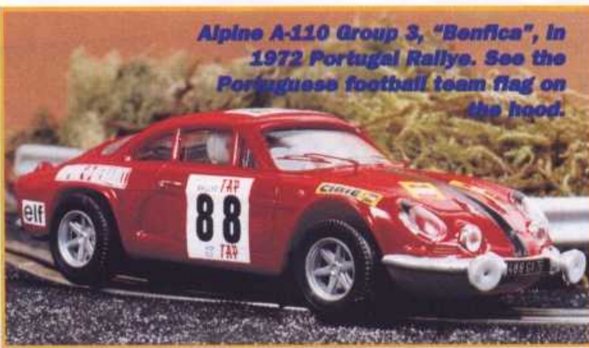
No doubt, the most interesting Alpine A-110 in 2000 is the yellow model, by Montjuich-Tergal racing team.

Alpine Renault A110

EL VETERANO ALPINE

Como era de esperar, se aprovecha al máximo el filón del Alpine Renault A110, vehículo que fue amplísimamente utilizado durante la década de los 60 y principios de los 70 por los diversos equipos oficiales Renault (aquí en España FASA Renault), además de serlo por innumerables pilotos privados en todo el mundo. BUM SLOT nos proporciona numerosas posibilidades de este clásico francés. A la ya larga lista que ofrecíamos en nuestro anterior Anuario hay que añadir este año hasta siete referencias más.

El modelo más interesante para nosotros de los aparecidos durante el año 2000 es, sin duda, el vehículo amarillo de la Escudería Montjuich-Tergal que tomó parte en el Rallye del R.A.C.C. de 1974, conducido por José María Fernández-Cortel, encuadrado dentro del Grupo 4 (gran turismo especiales).


Alpine A-110 Group 3, "Benfica", in 1972 Portugal Rallye. See the Portuguese football team flag on the hood.

Alpine A110 grupo 3 "Benfica" en el Rallye de Portugal de 1972. Nótese en el capó el banderín del equipo luso. (BUM SLOT)


1972 Portugal Rallye, no problems with tobacco ads!

En aquella época, Rallye de Portugal 1972, no había problema con la publicidad de tabaco. (BUM SLOT)

MATURE ALPINE

As expected, Alpine Renault A-110 continues to be a profitable golden-mine. Renault official racing teams (in Spain, FASA Renault) rode it over '60s and the beginning of '70s as well as private pilots did worldwide. BUM SLOT offers us endless versions of this French classic. We add 7 new references to our last Yearbook interminable list.

We believe the most interesting model of 2000 was the yellow car belonging to the Catalan Montjuich-Tergal racing team. This car took part in 1974 RACC (Royal Automovile Club) Rallye, driven by Fernández-Cortel, in Group 4 (special touring cars).

Another two interesting versions are the two Croup 3 A-110 1600 (production touring cars), which raced in 1972 Portugal Rallye. The first of them, white "Benfica", bearing Portuguese football team colors. And the second one, totally

Otras dos interesantes versiones corresponden a dos A110 1600 de Grupo 3 (gran turismo de serie), que tomaron parte en el Rallye de Portugal de 1972. El primero de ellos en color blanco, denominado "Benfica", lleva los banderines del citado equipo de fútbol luso en su carrocería y el segundo, totalmente rojo, está patrocinado por "Winston". Son ediciones limitadas de 300 unidades.

Tres Alpine más están sacados de la denominada "Challenge Michelin" que se disputaba con los A110 preparados para circuito. Esta prueba reunía representantes de diversos países europeos. Así el número 4 de color blanco lleva en su capó la bandera francesa; el número nueve, en color rojo, luce la enseña italiana y, por último, el número 88 también blanco es el representante alemán.

Un último coche, muy atractivo también, es el grupo 5 (prototipos), en el típico color azul de la marca. Dotado de un motor de 1.800 c.c., externamente se diferencia de los demás por el amplio spoiler delantero y por una voluminosa toma de aire para la refrigeración del motor en el capó trasero.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 0001	Alpine A110 - azul
Ref. 0002	Alpine A110 - amarillo
Ref. 0003	Alpine A110 - blanco
Ref. 01.3001.E1	Alpine Rallye - Montecarlo 1971 (nº28)
Ref. 01.3001.F1	Alpine Rallye - Tour de Corse 70 (nº31)
Ref. 01.3001.G1	Alpine Rallye - San Remo 71 (nº4)
Ref. 01.3002.A1	Alpine 1800 - Montecarlo 1973 (nº18)
Ref. 01.3002.B1	Alpine 1800 - Defense Mondiale (nº39)
Ref. 01.3002.C1	Alpine 1800 - Tour de Corse 73 (nº1)
Ref. BS53	Alpine A110 Gr.3 "Benfica"
Ref. BS54	Alpine A110 Gr.3 "Winston"
Ref. BS55	Alpine A110 "R.A.C.C. 74"
Ref. BS56	Alpine A110 Challenge Michelin nº 4
Ref. BS57	Alpine A110 Challenge Michelin nº 9
Ref. BS58	Alpine A110 Challenge Michelin nº 88
Ref. BS60	Alpine 1800 Grupo 5 1973

red, was sponsored by Winston. They are limited edition (300 units).

We have three ready to race Alpine 110, from the so-called "Challenge Michelin" competition, which gathered many European pilots: white no 4 bore the French flag, no 9, Italian colors an emblem, and white no 88 was the German counterpart.

Another model is a quite attractive car, from Group 5 (prototypes), in characteristic manufacturer's blue, wit a 1,800 c.c. engine. You can tell it apa due to it front big spoiler and the extensive air intake for cooling system in rear hood.



Italian rep at "Challenge Michelin", had to bear this color.

El representante italiano en la "Challenge Michelin" no podía llevar otro color. (BUM SLOT)

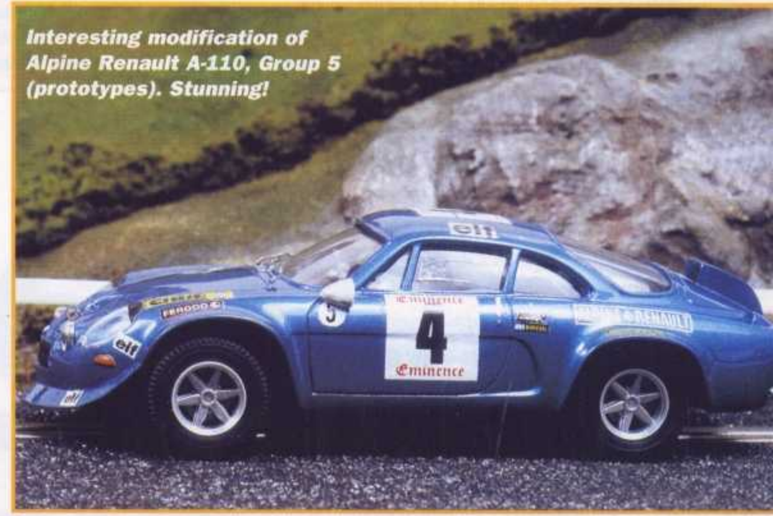
Alpine A-110, "Challenge Michelin", ready for the track.

Alpine A110 "Challenge Michelin", preparado para circuito. (BUM SLOT)

3rd model of Alpine A-110 "Challenge Michelin", with German flag.

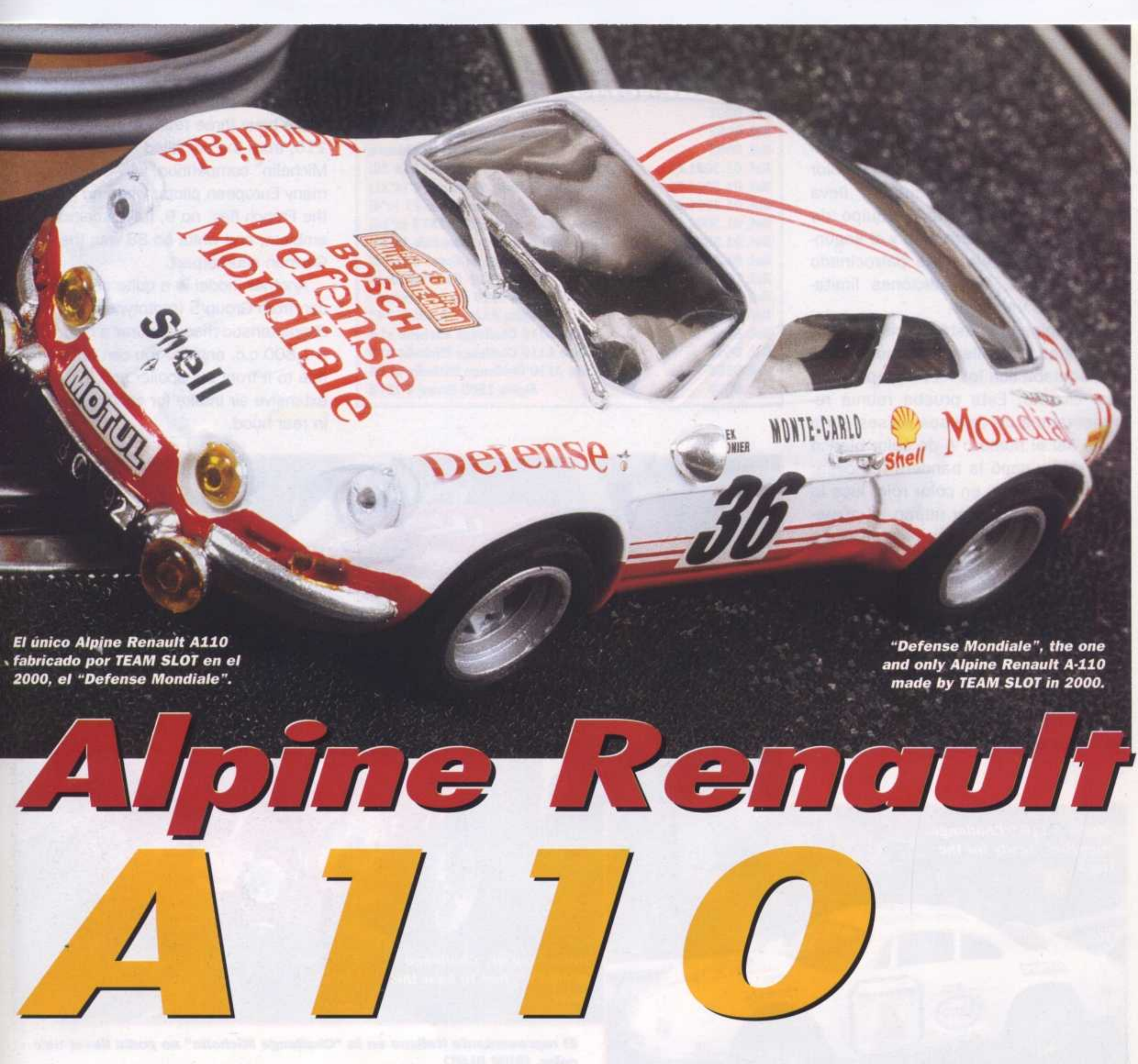


Tercer modelo del Alpine A110 "Challenge Michelin" con la bandera alemana en el capó. (BUM SLOT)



Interesting modification of Alpine Renault A-110, Group 5 (prototypes). Stunning!

Interesante transformación en grupo 5 (prototipos) del Alpine Renault A110. Una auténtica "bomba". (BUM SLOT)



El único Alpine Renault A110 fabricado por TEAM SLOT en el 2000, el "Defense Mondiale".

"Defense Mondiale", the one and only Alpine Renault A-110 made by TEAM SLOT in 2000.

Alpine Renault A110

Team Slot

SOLITARIO ALPINE

Un solo Alpine Renault A110 ha fabricado TEAM SLOT a lo largo del 2000. Se trata sin embargo de una de las versiones más bonitas que podían aparecer, el vehículo blanco "Defense Mondiale", que encuadrado en el grupo 4 (gran turismo especiales), disputó el Rallye de Montecarlo en 1973. Conducido por la pareja francesa Wollek-Thimonier acabó la citada prueba en un discreto catorceavo puesto en la clasificación final. Wollek no era precisamente un especialista en rallyes. Hay que citar que entre los catorce primeros clasificados la mitad eran Alpine A110, en un año en el que la marca francesa consiguió, además del triplete en el Montecarlo, un apabullante triunfo en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 10701	Alpine Renault A110 nº 18 Montecarlo 73
Ref. 10702	Alpine Renault A110 nº 9 Rallye RACE 74
Ref. 10703	Alpine Renault A110 nº 7 Tour de Corse 73
Ref. 10704	Alpine Renault A110 "Defense Mondiale"

LONELY ALPINE

TEAM SLOT manufactured only one Alpine Renault A-110 in 2000. However, it´s one of the most possible good looking replicas: white "Defense Mondiale", which run at 1973 Montecarlo Rallye, in Group 4 (special private car). Driven by French couple Wollek-Thimonier, "Defense Mondiale" placed 14th in the race. Wollek was not a real rallye specialist, after all. However, it must be underlined that half of the cars placed up to 14th were Alpine, that very same year when the French make also got a triple victory in Montecarlo and a definitive success in the Rallye World Championship.

Top Slot

Citroën Saxo "Kit Car" de TOP SLOT.

TOP SLOT Saxo "Kit Car".

Citroën Saxo "Kit Car"

Al asalto del poder

Citroën Saxo "Kit Car"

Watch out! Here I am

UN PEQUEÑO KIT

La marca francesa TOP SLOT, especializada en kits de montaje en resina a escala 1/32 diseñados para su adaptación al slot, nos ofrece la carrocería de este pequeño Citroën Saxo "Kit Car". El vehículo reproducido es el del equipo oficial Citroën, que ha tomado parte en alguna de las pruebas del Mundial de Rallyes del 2000 en categoría F3 (coches de menos de 1600 c.c. de cilindrada), con el propósito de preparar el Campeonato del 2001 en la citada categoría. La decoración del primer Saxo "Kit Car" de TOP SLOT corresponde al vehículo que tomó parte en el Rallye Acrópolis del 2000, pilotado por Philip Bugalski y Jean Pierre Chiaroni. Al final de la prueba consiguieron la primera posición entre los coches de su categoría y terminaron en el puesto diecisiete de la clasificación general, lo que no está nada mal para un vehículo de su cilindrada.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. Kit 21	Citroën Saxo "Kit Car"



Assembling detail for Saxo "Kit Car".

Detalle del kit de montaje del Saxo "Kit Car" (TOP SLOT)

A SMALL KIT

French manufacturer, TOP SLOT, specialized in 1/32 resin assembly kits designed for slot adaptation, provides this small Citroën Saxo "Kit Car" body. The replica is from the Citroën official team, which took part in some 2000 Rallyee World Championship races in Group F3 (car with less than 1,600 c.c.), with a view to get ready for 2001 competition. The first TOP SLOT Saxo "Kit Car" outside gives the replica to the car than ran the 2000 Acrópolis Rallye, driven by P. Bugalski and J.P. Chiaroni. They were 1st of the cathegory and placed 17th in the race. Not too bad for a car like this!

Citroën Xsara "Kit Car", Puras-Martí model, in 1999 El Corte Inglés Rallye.

Citroën Xsara "Kit Car" versión Puras-Martí en el Rallye El Corte Inglés 1999. (TEAM SLOT)

Citroën Xsara "Kit Car"

HETEREOGENEO XSARA

Dos versiones muy dispares han aparecido del Citroën Xsara "Kit Car" de TEAM SLOT. De un lado el Campeón de España de Rallyes en el 99, "Chus" Puras, con el coche del equipo oficial de la marca en nuestro país, tal como apareció en el Rallye El Corte Inglés 1999. La decoración de este vehículo, con la inclusión de publicidad de Camel y con partes de la carrocería pintadas en azul es muy atractiva y lo diferencian bastante con respecto a la versión totalmente roja que apareció el año anterior.

La segunda decoración corresponde al coche con el que Albert Llovera ha participado en el Campeonato Catalán de Turismos. TEAM SLOT es una incondicional de este piloto andorrano que corre con un coche especialmente adaptado a sus limitaciones físicas, causadas éstas por un accidente de ski. El coche, versión circuito, lleva unas llantas diferentes a las que lleva el coche de rallyes y está pintado en un impecable color azul oscuro metalizado.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 10901	Citroën Xsara "Kit Car" 1998
Ref. 10902	Citroën Xsara "Kit Car" 1999
Ref. 10903	Citroën Xsara "Kit Car" Puras 99
Ref. 10904	Citroën Xsara "Kit Car" Llovera



Atractiva versión circuito del Xsara "Kit Car" en un bonito color azul oscuro metalizado. (TEAM SLOT)
Gorgeous track version for Xsara "Kit Car", in metallised dark blue.

MULTI-FACETED XSARA

Two very different versions appeared out of Citroën Xsara. We have '99 Spain Champion, Chus Puras, with the car belonging to the Spanish manufacturer official racing team as it was in 1999 I Corte Inglés Rallye. Its decoration is ve attractive, with all the Camel ads and parts of the body in blue, and rend it different from previous year´s red mod

The second exterior detailing belongs A. Llovera´s car, who run at Catalan´s Championship. TEAM SLOT closely follow this pilot from Andorra, who runs with a modified car due to his physical challenges, caused by a ski accident. Th car, track version, has different tires to ones used by the rallye car, and is paint in a beautiful metallised dark blue.

Team Slot

Ford Focus de SCALEXTRIC-TECNITOYS versión Costa Brava 2000 (McRae-Grist).

SCALEXTRIC-TECNITOYS Ford Focus, Costa Brava 2000 version (McRae-Grist).

Ford Focus WRC

Scalextric Tecnitoys

QUEDA LA ESPERANZA

Muchos éramos los que esperábamos que este fuera otra vez el año de Carlos Sainz en el Mundial de Rallyes. Sin embargo, una vez finalizada la temporada, la decepción se ha repetido una vez más. En una temporada plena de incidentes, con una absurda descalificación, con las órdenes de equipo falseando el resultado de una de las pruebas y con una potentísima competencia, ha sido imposible recuperar la corona. Como casi siempre Sainz nos mantuvo en vilo hasta el último momento, pero un error de principiante que le costó la descalificación en la penúltima prueba, puso el punto final a su temporada. Quizá el año que viene...

En el año 2000 han sido dos las versiones que han aparecido del Ford Focus de SCALEXTRIC-TECNITOYS. La primera reproduce el coche que llevó a la victoria en el 36 Rallye Catalunya Costa Brava del 2000 el equipo McRae-Grist (número 5). El segundo vehículo es el tan esperado de la pareja española Sainz-Moya en el Rallye de Montecarlo del mismo año (número 6), prueba en la que el piloto español consiguió un meritorio segundo lugar detrás de Makinen y su Mitsubishi. Lleva una espectacular bancada de faros suplementarios en el capó delantero.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6026	Ford Focus WRC "Montecarlo 99"
Ref. 6027	Ford Focus WRC "Valvoline"
Ref. 6050	Ford Focus WRC "Costa Brava 2000"
Ref. 6058	Ford Focus WRC "Montecarlo 2000"


Sainz-Moya Ford Focus in 2000 Montecarlo Rallye.

El Ford Focus de Sainz-Moya en el Rallye de Montecarlo 2000. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

THERE´S STILL HOPE

Many of us awaited this would be the time for Carlos Sáinz in the World Championships. Again, we were let down in the end. It´s been a difficult season æan absurd disqualification, the team orders failing to give the correct outcome of one of the races, and some hard competitivity. Victory's been impossible. Carlos Sainz had us holding our breath till the very last second, but a beginner's mistake had him out of the race at the end of the season. Next year, we´ll see.

Two models of SCALEXTRIC-TECNITOYS Ford Focus came into being in 2000. The first one gives the replica to the car which made McRae-Grist win the 36th Catalunya Costa Brava Rallye in 2000 (number 5). The second model is the so awaited Sainz-Moya car for the Montecarlo Rallye (number 6), that placed a nice second, just after Makinen and his Mitsubishi. Spectacular supplementary front driving lights.

Mini Réplicas



Este es el "nuevo" Lancia Delta Integrale de MINI REPLICAS.

The "new" MINI REPLICAS Lanci... Int...

Lancia Delta Integrale

RESURGIR INESPERADO

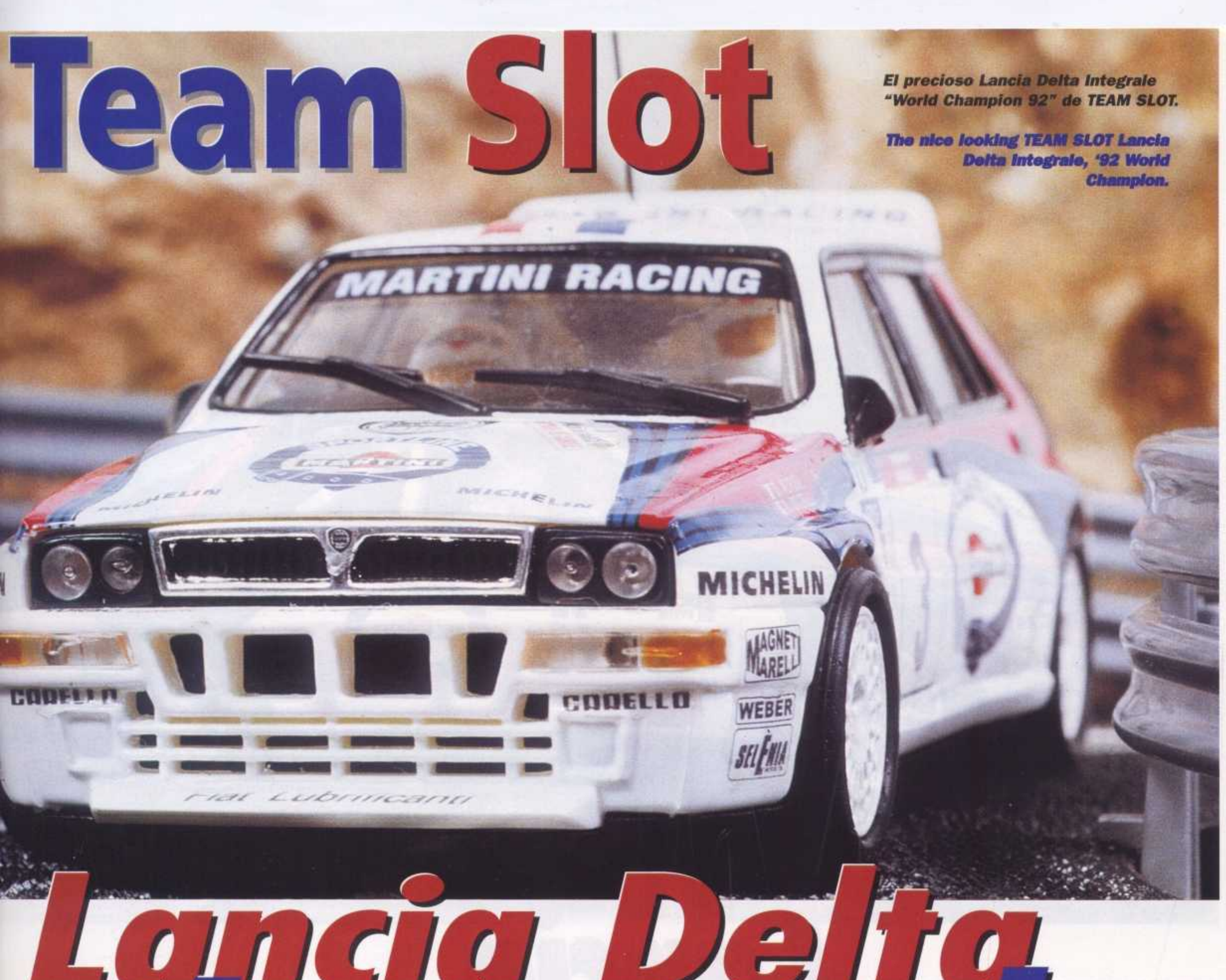
Después de seis años desde su primera aparición (1994), MINI REPLICAS ha vuelto a relanzar su Lancia Delta Integrale fabricado en resina. Si en su día se podía optar por las versiones del equipo oficial de la marca en 1992, con los colores del "Martini Racing Team" y con Didier Auriol o Juha Kankkunen al volante; o por el "Repsol" de Carlos Sainz en el 93 o el patrocinado por "Charro" y conducido por Puras en el Nacional de Rallyes (ver MINI AUTO nº 2), ahora la marca catalana nos ofrece una nueva opción: los Lancia Delta Integrale del Jolly Club que bajo los colores de "Martini Racing" disputaron el Rallye de Montecarlo de 1992. Esta escudería italiana se convirtió en dicho año en el equipo semioficial de Lancia. En una misma referencia se puede adoptar la decoración del coche de los franceses Auriol-Occelli, triunfadores de la prueba o la de Kankkunen-Piironen, terceros. Entre ambos quedó "emparedado" Carlos Sainz y su Toyota Celica.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 002	Lancia Delta Integrale 1992

UNEXPECTED REAWAKENING

After six years since it firs... appeared (1994), MINI REPLICAS has relaunche... Lancia Delta Integrale, re... made. In the past, we could choose amongst the make official team ver... in 1992, the "Martini Racing Team... colors driven by Didier Auriol or Juha Kankkunen, the "Repsol" driven by... Sainz in 1993 or the car sponsored... Charro and ridden by Puras in the N... Championship. Now, the make prov... with a new option: the Lancia Delta Integrale from Jolly Club that, bearin... "Martini Racing" colors, competed ... 1992 Montecarlo Rallye. That year, ... Italian racing team became the semiofficial Lancia team. With the s... reference, you can opt for the car o... of French couple Auriol-Occelli, the ... competition winners, or for the deco... belonging to Kankkunen-Piironen, w... placed 3rd. Carlos Sainz and his To... Celica was "sandwiched" between ...

Team Slot



El precioso Lancia Delta Integrale "World Champion 92" de TEAM SLOT.

The nice looking TEAM SLOT Lancia Delta Integrale, '92 World Champion.

Lancia Delta Integrale

El mejor de todos los tiempos

The best ever

Conseguir seis títulos de Marcas consecutivos en el Campeonato del Mundo de Rallyes es algo que habla por sí solo de lo que significó en su época el Lancia Delta Integrale. Para muchos el mejor coche de rallyes de toda la historia.

Winning six consecutive make victories in the World Rallye Championships speak for itself and for the importance the Lancia Delta Integrale achieved in the past. For many, the best racing car ever.

ESTIRPE DE CAMPEON

El Lancia Delta Integrale forma parte de una estirpe de campeones en el mundo de los rallyes. Pasados los días de gloria del fabuloso Lancia Stratos, el primero de los grandes coches de rallye de Lancia en la era moderna, del 037 en el apogeo de los Grupo B y del Delta S4 y Delta HF 4WD, aparece en 1988 el Lancia Delta Integrale, que se consagrará como uno de los mejores coches de rallye de todos los tiempos. Cinco títulos consecutivos (1988-1992), en el Campeonato del Mundo de Rallyes en el apartado de marcas así lo confirman, enlazando con el que logró en 1987 el Delta HF 4WD.

TEAM SLOT nos ofrece en su gama de coches de plástico la posibilidad de poder disfrutar de dos de estos magníficos vehículos. En primer lugar el coche blanco con los colores de "Martini Racing" que, bajo la dirección en esa temporada de la escudería Jolly Club, defendió los intereses de Lancia en 1992. La decoración corresponde al vehículo de Didier Auriol-Occelli en el "Tour de Corse" de dicho año, prueba en la que finalizaron segundos detrás de Sainz-Moya que llevaban un Toyota Celica en esa época.

La segunda referencia es la reproducción del coche del equipo oficial en 1989, en color rojo y patrocinado por Martini. En dicha temporada, Lancia hizo el pleno, consiguiendo su primer piloto, el italiano Micky Biasion, el Campeonato del Mundo de Pilotos con una autoridad incuestionable. El coche de TEAM SLOT es el que consiguió la victoria en el Rallye San Remo (Biasion-Siviero).

La primera referencia del catálogo es, sin embargo, una unidad totalmente cromada del Lancia Delta Integrale, para los que gustan de tales realizaciones.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Lancia Delta Integrale-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Diciembre 2000	Date
Escala	132	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Team Slot	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	TS-3	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	4 X 4	real wheel drive
tipo	Doble eje	type
piñón (latón)	10 dientes x 2	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes x 2	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	55 mm.	length
llanta (plástico)	14x8 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	55 mm.	Length
llanta (plástico)	14x8 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	neodimio cilíndrico x 2	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto-copiloto	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	89 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	78,5 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	56 mm.	overall width body
altura total en pista	45 mm.	over-all height in track
longitud total	125,5 mm.	overal length
peso	83,5 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 11201	Lancia Delta Integrale cromado
Ref. 11202	Lancia Delta Integrale "World Champion 92"
Ref. 11203	Lancia Delta Integrale "San Remo 89"



BORN TO WIN

Lancia Delta Integrale belongs a champions lineage in the rallyees world. We experience the golden moments of the wonderful Lancia Stratos æthe 1st of the great Lancia rallye cars of the modern age, and of the 037 in Group peak, as well as those of the Delta S and the Delta HF 4WD, but those moments passed by. In 1988, the Lancia Delta Integrale was born and became one of the best rallye cars ev Five consecutive victories (1988 to 1992) in the World Rallye Champions in the makes cathegory, proves it, no forget what happened with the Delta 4WD in 1987.

TEAM SLOT offers us a series of plastic slot cars and the possibility of enjoying two of these wonderful cars. First of all, we have the white car bea the "Martini Racing" colors which, managed by Jolly Club racing team, competed for Lancia in 1992. The decoration is from Didier Auriol-Occell car in the "Tour de Corse" of the sam year, which placed 2nd, just some seconds after the Sainz-Moya couple driving a Toyota Celica.

The second reference is a reproduction of the official racing tea car in 1999, in red, and sponsored b Martini. That season, Lancia got a fu house; Italian Micky Biasion won and mastered the World Pilots Championship. TEAM SLOT's car is th same that got the victory in the San Remo Rallye (Biasion-Siviero).

However, the first reference of the catalog is a fully chromium-plated slo car Lancia Delta Integrale, for those chroming lovers.



The Lancia Delta Integrale bearing "Martini Racing" colors in 1989.

EL Lancia Delta Integrale con los colores "Martini Racing" en 1989. (TEAM SLOT)



Chromium-plated Lancia Delta Integrale

Lancia Delta Integrale cromado de TEAM SLOT.

Team Slot

Un pequeño inglés



El pequeño MG Metro 6R4 de TEAM SLOT.

The small MG Metro 6R4 of TEAM SLOT.

MG Metro 6R4

A small english

En 1986 hacía ya cuatro años que el Mundial de Rallyes era el coto cerrado de los monstruosos Grupo B. No menos de seis marcas estaban implicadas en el Campeonato, aunque éste se convirtió finalmente en un duelo cerrado entre Peugeot y Lancia. Los demás quedaron en segunda fila, y el pequeño "Metro" entre ellos.

In 1986, the World Rallye Championship had already been the particular reserve for the giants of Group B for four years. No less than six makes were involved in the championship, although it finally became a duel between Peugeot and Lancia. As for the rest, they stayed second-rate, and "Metro" was amongst them.

UNA APUESTA FALLIDA

En 1986, la marca británica Austin Rover hizo la apuesta de participar en el Campeonato del Mundo de Rallyes con un pequeño coche con motor atmosférico, enfrentándose a los potentes vehículos dotados con turbocompresor que dominaban en aquella época el Mundial. Los responsables de la citada marca pensaban que con un motor de gran cilindrada y extremada solidez podrían hacer frente a aquellos. Sin embargo, la evolución tecnológica de los monstruosos Grupo B dotados de turbo fue tal que se convirtieron en inaccesibles para el resto de los participantes, y el MG Metro 6R4 se convirtió en un Grupo B de segunda fila, sin alcanzar jamás los lugares de honor.

TEAM SLOT ha reproducido este pequeño inglés en resina, correspondiendo la primera referencia presentada al vehículo que conducido por el equipo oficial de fábrica, compuesto por los ingleses Wilson-Harris, participó en el Rallye de Montecarlo de 1986. El único resultado notable del MG Metro 6R4 en toda la temporada fue un cuarto puesto en el Rallye San Remo, pobre bagaje para doce meses de esfuerzos.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	MG Metro 6R4-1986	Real model name/year
Fecha de aparición	Noviembre 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Team Slot	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	TS-3	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90º	type
piñón (latón)	10 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	59 mm.	length
llanta (plástico)	13x8 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	55 mm.	Length
llanta (plástico)	13x8 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	resina	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto-copiloto	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	82 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	76 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	57 mm.	overall width body
altura total en pista	47 mm.	over-all height in track
longitud total	120,5 mm.	overal length
peso	92 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 73601		MG Metro 6R4 "Montecarlo 86"

A FAILED BET

In 1986, British make Austin Rover bet on the World Rallye Championship with a small car, atmospheric engine, to confront powerful cars with turbocharger which overpowered at the time. The Bristish make reps thought that with a big engine and solidity could confront those cars. However, the technological evolution of the giants of Group B, equipped with turbo, made them be untouchable, and the MG Metro 6R4 became a second-rate Group B, never achieving the glory.

TEAM SLOT has reproduced this small English slot car, in resin (our first ref), that driven by the official factory racing team, the English pilots Wilson-Harris, competed in 1986 Montecarlo Rallye. The only outstanding achievement of MG Metro 6R4 in the whole season was a 4th place in the San Remo Rallye, just a poor outcome for 12 months efforts.

Mitsubishi Lancer



Cuarta versión de uno de los Mitsubishi Lancer que utilizó el finlandés Tomi Makinen en sus cu años de campeón. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

4th version of one of the Mits Lancer driven by Finnish Tomi M over his four years as a cha

Scalextric Tecnitoys

INAMOVIBLE MAKINEN

Quinta versión del Mitsubishi Lancer realizada por SCALEXTRIC-TECNITOYS (cuatro de Makinen y una de Gustavo Trelles). Esta es la cuarta decoración que aparece reproduciendo alguno de los vehículos que utilizó el que parecía inamovible Campeón del Mundo de Rallyes, el finlandés Tomi Makinen. Recordemos que en este año 2000 ha visto truncada su otrora incuestionable supremacía. Esta decoración corresponde al vehículo vencedor en el Rallye de Australia de 1999, año en el que Makinen consiguió su cuarto título mundial de pilotos consecutivo, récord que difícilmente será superado.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6000	Mitsubishi Lancer "Costa Brava 97"
Ref. 6001	Mitsubishi Lancer "Ancap"
Ref. 6002	Mitsubishi Lancer "Australia 97"
Ref. 6033	Mitsubishi Lancer "World Champion 98"
Ref. 6056	Mitsubishi Lancer "Australia 99"



UNTOUCHABLE MAKINEN

Fifth version of Mitsubishi Lancer made by SCALEXTR TECNITOYS (four of them Makinen, and one, Gustav Trelles). This is the fourth decorat that a slot car reproduces from so of the vehicles driven by who seem to be the untouchable World Rally Champion, Finnish Tomi Makinen. 2000, his supremacy was put to end. The decoration belongs to th winning car of 1999 Australia Ral the same year when Makinen ach his fourth consecutive world pilots competition, indeed a record diffic break.

Top Slot

Peugeot 205 T-16 de TOP SLOT.

TOP SLOT Peugeot 205 T-16.

Peugeot 206 T-16

EL INICIO DE UN MITO

Este es otro de los kits de resina producidos por los franceses de TOP SLOT en el 2000. Se trata del inolvidable Peugeot 205 T-16 de Grupo B que hizo su aparición en la temporada de 1984. Ya en dicho año consiguió su primera victoria, en el "Rallye de los Mil Lagos", en Finlandia, tercera prueba en la que tomaba parte. Y sólo un año después se proclamaba Campeón del Mundo, título que repetiría al año siguiente (1986).

La versión realizada por TOP SLOT corresponde al 205 tal como se le vio en la temporada de 1984 y principios del 85 (después aumentaría espectacularmente sus apéndices aerodinámicos). Decoraciones del Rallye de Montecarlo, del Rallye Acrópolis o del Rallye de Nueva Zelanda y se puede optar por el equipo del 84 Ari Vatanen-Harryman, que consiguió tres victorias en el "1000 Lagos", el San Remo y el "RAC Rally, o por Timo Salonen, que se unió al equipo en 1985 y consiguió el título de pilotos para completar el de marcas de Peugeot.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. Kit 16	Peugeot 205 T-16 1984

Assembly kit of Peugeot 205 T-16.



Kit de montaje del Peugeot 205 T-16 de TOP SLOT.

A STAR IS BORN

This is another resin kit made by French make TOP SLOT in 2000. It´s the unforgettable Peugeot 205 T-16, Group B, which first appeared in 1984 season. That very year, it achieved the 1st victory, "A Thousand Lakes Rallye", in Finland, the third race in which it took part. The year after, it became World Champion, so it did in 1986.

TOP SLOT version is the 205 as it was in '84 season and the beginning of '85 (later on, its aerodynamic components would improve spectacularly). There are decorations from Montecarlo, Acrópolis and New Zealand Rallyees and you can also opt amongst the following teams: '84 Ari Vatanen-Harryman, who achieved three victories in the "A Thousand Lakes Rallye", San Remo's and "RAC Rallye" team, or Timo Salonen, who joined the team in 1985 and won the pilots championship only to round off Peugeot's make championship.

Scalextric Tecnitoys

Coche de presentación a la prensa e 1999 del Peugeot 206 WRC. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)



Peugeot 206 WRC 1999 press presentat

Peugeot 206 WRC

CAMPEON DEL MUNDO

Cuando Peugeot irrumpe en alguna de las disciplinas del deporte automovilístico, poco tarda en llegar a la cima. De recién llegado y gran animador en el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1999 ha pasado a ser el indiscutible triunfador del cèrtamen del 2000, con su 206 "World Rallye Car", consiguiendo lo que parecía ya casi imposible: desbancar a Makinen y a Mitsubishi de "su" trono. Este vehículo significaba el retorno a los rallyes de más alto nivel de Peugeot, tras diez años de ausencia, y con él la marca francesa ha conseguido su tercera corona (1985, 1986 y 2000).

Tras la segunda referencia, que reproduce el coche que sirvió para la presentación a los medios informativos del 206 WRC en 1999, en color plateado, SCALEXTRIC-TECNITOYS só-

WORLD CHAMPION

When Peugeot bursts i any of the classes of motor racing sport, i gets easily to the top As a new comer, it livened 1999 World Championship up. Now, the undisputed champion of 2000 competition with its 206 "World Rallyee Car", achived what seeme to be out of reach ætake Makinen and Mitsubishi's "place". This vehicle means the return of Peuge to high-standard rallies, after ten years. With this car, the French m achieved its third triplicate victory (1985, 1986, and 2000).

After our second reference, in silver, which reproduces the presentation to the press of 206 WRC in 1999, SCALEXTRIX-TECNITOYS only made one more version of 206 WRC. It´s the seco

lo ha producido una versión más del 206 WRC a lo largo del año. Se trata del segundo coche del equipo oficial conducido por los hermanos Panizzi, de nacionalidad francesa, en el Rallye de Montecarlo del 2000. Este precioso coche plateado (color del equipo Peugeot en el 2000), que se caracteriza por su bancada de faros adicionales de extraño diseño rectangular, abandonó la prueba.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 6024	Peugeot 206 WRC "Esso"
Ref. 6025	Peugeot 206 WRC "Silver"
Ref. 6048	Peugeot 206 WRC "Montecarlo 2000"



car of the official team, driven by French brothers Panizzi in 2000 Montecarlo Rallye. This gorgeous silver slot car (silver was Peugeot team's color in 2000), is characterized by a supplementary lights bedplate, in a strange rectangular design, left the race.

In 2000, SCALEXTRIC-TECNITOYS relaunched a rallye car with a realist decoration æfilthy as if it has just completed a muddy stretch. If last year, it was the turn for Ford Focus WRC and Tollota Corolla WRC (they came in a pack under the name "Rallye Flash"), now it´s Peugeot WRC's, in a really attractive version, althought somehow hidden under the dust and "filthyness". This slot car is one of the vehicles compiting at the "Desafío Peugeot" (Peugeot Challenge), more specifically, one of the regulars of Catalunya Rallye Championship (Pujol/Muniente).



Unica versión de competición aparecida en el 2000 del Peugeot 206 WRC de SCALEXTRIC-TECNITOYS.

First racing version of Peugeot 206 WRC in 2000.

Team Slot

Delecour-Grataloup en el "Tour de Corse" del 2000 (TEAM SLOT)

Delecour-Grataloup in 20[...] Tour de Corse (TEA[...] SLO[...]



Peugeot 206 WRC

Cuando el león ruge

When de lion roars

Es indudable que el Peugeot 206 WRC se ha convertido en el coche de moda en el mundo de los rallyes en el año 2000. Y creemos que no sólo por los resultados obtenidos al final del Mundial de Rallyes sino que también lo ha sido por sus atractivas decoraciones.

You can´t deny Peugeot 206 WRC becam[e] the fashionable car in the rallyees wor[ld] in 2000. It was not only due to its resul[ts] at the end of the World Rallyee[s] competition but also, because of i[ts] attractive decoration[s]



El bonito Peugeot 206 WRC plateado del Rallye de Suecia 2000. (TEAM SLOT)

Nice silver Peugeot 206 WRC of 2000 Sweden Rallye.

EL RESURGIR DEL LEON

Prueba de ello es la cantidad de marcas de miniaturas, no sólo en slot, que lo han reproducido. El modelo de TEAM SLOT ha sido fabricado en plástico, pintado y lacado posteriormente a la colocación de las calcas. Como todo buen coche que se precie de la categoría WRC, el sistema de tracción es a las cuatro ruedas por el sistema de doble eje. El resto de la parte mecánica sigue las tendencias de la marca en el apartado de rallyes, entre las que se cuenta el chasis con posibilidad de adoptar la guía basculante.

En primer lugar aparece la clásica decoración blanca con la esfinge del león de Peugeot en el capó delantero, reproduciendo el vehículo del equipo francés formado por F. Delecour y D. Grataloup en el Tour de Corse de 1999, prueba disputada tradicionalmente sobre estrechas y sinuosas carreteras de asfalto en donde el ágil 206 WRC consiguió su primera victoria en una prueba del Mundial de Rallyes.

La segunda referencia es el bonito Peugeot 206 WRC plateado del equipo oficial que consiguió la victoria en el Rallye de Suecia del 2000 (número 10), con el equipo formado por el que sería Campeón del Mundo a final de temporada, el finlandés M. Gronholm y su copiloto T. Rautiainen

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Peugeot 206 WRC-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Junio 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Team Slot	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	TS-3	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	4 X 4	real wheel drive
tipo	Doble eje	type
piñón (latón)	10 dientes x 2	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes x 2	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	57 mm.	length
llanta (plástico)	14x8 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	57 mm.	Length
llanta (plástico 6 brazos)	14x8 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada-calcas-lacada	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto-copiloto	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	93 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	79 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	58 mm.	overall width body
altura total en pista	42 mm.	over-all height in track
longitud total	125 mm.	overal length
peso	82 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref.11001	Peugeot 206 WRC "Tour de Corse 99	
Ref.11002	Peugeot 206 WRC "Suecia 2000"	

THE LION IS BACK

The great many minireplicas that reproduced this car, no only slot, is prove of the revival. TEAM SLOT model was made in plastic, painted and lacquered after the printings. As an other WRC quality car, it´s a four-wheel-drive vehicle due to the duplicate axle. The rest of the mechanic components follows the make trends for rallies, as for example, the chassis with an option to adopt a balance pin.

First of all, the classic white decoration, with Peugeot lion's sphinx on the front hood, reproducing the vehicle driven by French team F. Delecour and D. Grataloup in 1999 "Tour de Corse". This race goes usually on narrow and winding asphalt roads, where agile Peugeot 206 WRC achieved it first victory in a World Rallyees race.

The second reference is the beautiful silver Peugeot 206 WRC of the official team, that won the 2000 Sweden Rallye (number 10), driven by the same team who would be the World Champion at the end of the season: Finnish M. Gronholm and his co-driver T. Rautiainen.

Ninco



Nueva versión de un viejo conocido, el Peugeot 306 de NINCO.

New version of a well-known car, NINCO's Peugeot 306.

Peugeot 306

UN VIEJO CONOCIDO

El Peugeot 306 era un típico exponente de lo que se denominó "kit car" en el mundo de los rallyes. Campeón en el 95 (Aghini) y en el 96 (Delecour) del Campeonato Europeo de Rallyes para coches categoría F-2 (motores hasta dos litros de cilindrada), era capaz de competir en los tramos de asfalto con los WRC del campeonato del mundo a pesar de tener sólo dos ruedas motrices.

NINCO vuelve a sacar una nueva versión de este Peugeot tras un año en blanco, con el coche que llevaba Monzón en el Nacional de Rallyes de 1999.

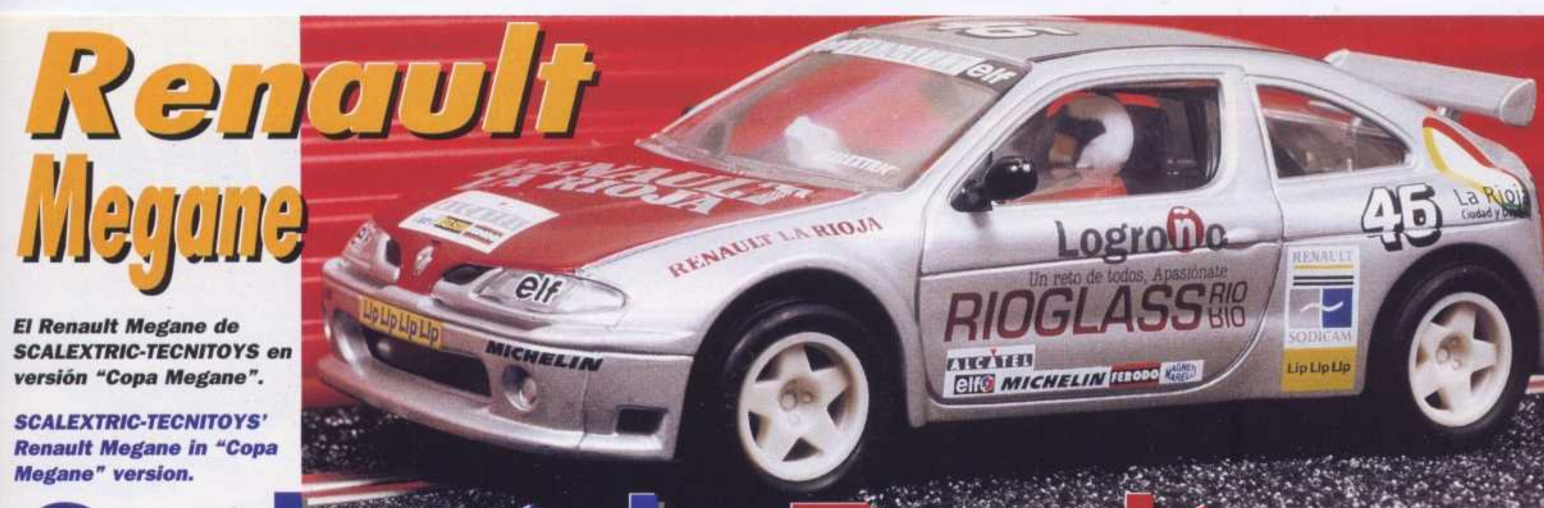
REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50121	Peugeot 306 "Esso"
Ref. 50122	Peugeot 306 "Cepsa"
Ref. 50128	Peugeot 306 RACC Serie 96
Ref. 50128	Peugeot 306 RACC Especial 96
Ref. 50135	Peugeot 306 "Hella"
Ref. 50141	Peugeot 306 "Cepsa 97"
Ref. 50197	Peugeot 306 "Monzón"

A WELL-KNOWN CAR

Peugeot 306 was a typical exponent of the so-called "ki car" in the rallies world. Champion in '95 (Aghini), an in '96 (Delecour) of the European Rallie Championship for F-2 cars (up to two-litres engines), Peugeot 306 was able compete with the world championship WRC in the asphalt stretchs, having on two driving wheels.

After one year of absence, NINCO has released a new Peugeot version, with the car that Monzón drove in the National Rallies Championship in 1999.

Renault Megane



El Renault Megane de SCALEXTRIC-TECNITOYS en versión "Copa Megane".

SCALEXTRIC-TECNITOYS' Renault Megane in "Copa Megane" version.

Scalextric Tecnitoys

VERSION CIRCUITO

SCALEXTRIC-TECNITOYS sigue manteniendo en escena al ya veterano y polifacético Renault Megane. Si en la última edición del Anuario aparecía "preparado" para el Rallye Safari kenyata y como edición especial del 99 para el "Club Scalextric", en el 2000 lo hace en versión circuito. La decoración corresponde a la Red Renault de la Rioja, y es una de tantas de las que compiten en la denominada "Copa Megane".

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6016	Renault Megane "Yacco"
Ref. 6038	Renault Megane "Safari"
———	Renault Megane "Special Edition 99"
Ref. 6054	Renault Megane "Copa Megane"

CIRCUIT VERSION

SCALEXTRIC-TECNITOYS keeps the veteran and multifaceted Renault Megane in scene. In our last Yearbook, it appeared "ready" for the Kenyan Safari Rallye and, as the special edition in 99, for the "Scalextric Club", but in 2000 it comes in a circuit version. The decoration was made by the Rioja's Red Renault, and it is one of the many competing in the so-called "Copa Megane".

Team Slot



Renault R-5 "Maxiturbo" versión "Rothmans Tour de Corse". (TEAM SLOT)

"Maxiturbocharger" Renault R-5, "Rothmans Tour de Corse" version. (TEAM SLOT)

Renault R-5

MONSTRUOSO MAXITURBO

El Renault R-5 Maxiturbo fue uno de los más monstruosos y potentes coches que compitieron en el Campeonato del Mundo de Rallyes cuando éste estaba reservado a los denominados Grupo B. TEAM SLOT lo sigue manteniendo en catálogo (en el apartado reservado a los coches fabricados en resina), aunque haya sido sólo una referencia la que ha aparecido en el 2000. Esta corresponde a la versión "Rothmans" que venció en el "Tour de Corse" de 1985, pilotada por Ragnotti-Thimonier. El piloto francés Jean Ragnotti era un incondicional del R-5 Maxiturbo, y ya había ganado esta misma prueba tres años antes (1982) con el mismo coche.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 70501	Renault R-5 Maxiturbo "Rallye Catalunya"
Ref. 70502	Renault R-5 Maxiturbo "XXIX Tour de Corse"
Ref. 70503	Renault R-5 Maxiturbo Rothmans "Tour de Corse"
Ref. 72701	Renault R-5 Maxiturbo "Rallye Costa Blanca"

AN EXTRAORDINARY MAXITURBO-CHARGE ENGINE

Maxiturbocharger Renault was one of the most extraordinary and powerf cars that competed in th World Rallies Championship when thi was reserved for the so-called Group cars. TEAM SLOT keeps this model in catalogue (in the section reserved fo cars made in resin), although one reference appeared in 2000. This is "Rothmans" version that won the "To de Corse" in 1985, piloted by Ragno Thimonier. This French pilot was a tru lover of the R-5 Maxiturbo, and he ha already won the same race three yea before (1982) with the same car.

Scalextric Tecnitoys

Quizá éste sea el último Córdoba WRC que pase por el Coll de Turini: Montecarlo 2000 de SCALEXTRIC-TECNITOYS.

This will probably be the last Córdoba WRC that takes part in the Turini Coll: SCALEXTRIC-TECNITOYS' Montecarlo 2000.

Seat Córdoba WRC

ADIOS AL CORDOBA

Quizá sean éstas las últimas versiones que podamos contemplar del Seat Córdoba WRC tras el anuncio por parte de la marca española de que abandona la aventura del Mundial de Rallyes. En este año han sido dos las decoraciones reproducidas por TECNITOYS –única marca de slot que ha renovado el Córdoba en su catálogo del 2000-, correspondientes a los vehículos del equipo Rovanpera-Pie-

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 6022	Seat Córdoba WRC "Repsol" - Finlandia 1998
Ref. 6023	Seat Córdoba WRC "Montecarlo 99"
Ref. 6045	Seat Córdoba WRC "Costa Brava 2000"
Ref. 6046	Seat Córdoba WRC "Montecarlo 2000"
Ref. 6052	Seat Córdoba E2 "RACC"



GOODBYE TO THE CORDOBA

These will be the last Seat Córdoba WRC versions that we will enjoy, since the Spanish make has announced its decision of leaving the World Rallies adventure. This year, TECNOTOYS, the only slot make that has renewed the Córdoba in its 2000 catalogue, reproduced two decorations of the

tilainen en el Rallye de Montecarlo (con bancada de faros suplementaria en el capó) y en el Rallye Catalunya-Costa Brava, ambas pruebas correspondientes a la temporada 2000 del Mundial.

SCALEXTRIC-TECNITOYS aprovecha la base del Córdoba WRC para transformarlo en el Córdoba Evolución 2 que ha tomado parte en el Rallye Navalcarnero, prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Dicho vehículo, conducido por el equipo Cañellas-Del Barrio acabó en segunda posición. La reproducción del E2, completamente amarilla –patrocinada por el RACC- se diferencia del WRC sobre todo en su parte delantera, donde se modifica el frontal, el spoiler y la toma de aire del capó. En la parte trasera se modifican los pilotos de freno.

Seat Córdoba WRC del equipo Rovanpera-Pietilainen en el Rallye Catalunya-Costa Brava del 2000. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Appearance of the modified Seat Córdoba E2, as it makes its debut in the Spanish Rallye on Ground Championship. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Córdoba, the Rovanpera-Pietilaine team vehicles, competitors in the Montecarlo Rallye (this model, wi suplementary headlights in the hood), and in the Catalunya-Costa Brava Rallye, both races in the 2000 Championship period.

SCALEXTRIC-TECNITOYS takes the Córdoba WRC basis in order t transform it into the Evolution 2 Córdoba, which took part in the Navalcarnero Rallye, a race that counts towards the Spanish Rally on Ground Championship. This vehicle, piloted by the Cañellas-D Barrio team, got the second position. The reproduction of the E2, completely yellow - sponsored by the RACC (Royal Automobile Club) - differs from the WRC specially in its front part, where the hood front, the spoiler and th hood air intake have been modified. The stoplight in the rea part of the car has also been changed.

Finally, a limited special edition based on the Gardemeister-Lukander Córdoba N 8 has been released, on the ocassion of the " Spanish Scalextric-slot Championship". The only differen between the model and the real c is that the former has the badge c the "Cric-Crac" specialised shop and the inscription of the said ra on the roof.



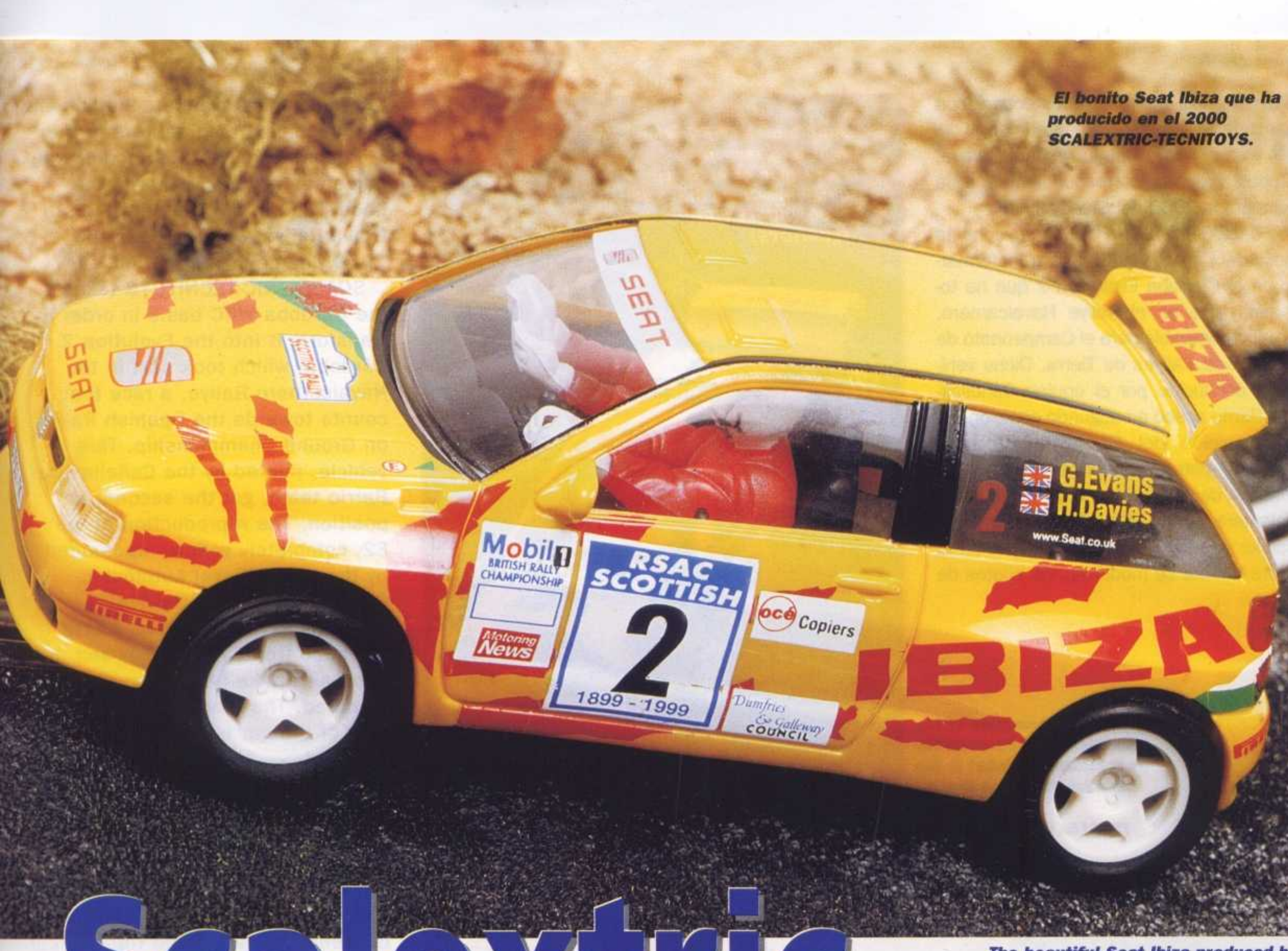
Aspecto que ofrece el modificado Seat Córdoba E2, tal como debutó en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra.(SCALEXTRIC-TECNIYOYS)

Seat Córdoba WRC, piloted by the Rovanpera-Pietilainen team in the Catalunya-Costa Brava Rallye in 2000. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)



Special edition on ocassi of the "V Spanish Scalextr slot Championshi (SCALEXTRIC-TECNITOY





El bonito Seat Ibiza que ha producido en el 2000 SCALEXTRIC-TECNITOYS.

The beautiful Seat Ibiza produced by SCALEXTRIC-TECNITOYS in 2000

Scalextric Tecnitoys Seat Ibiza

UN IBIZA BRITANICO

No abandona TecniToys la producción del Seat Ibiza. La bonita versión producida este año corresponde a un equipo privado galés, Evans-Davies, que han disputado con este vehículo el Campeonato Británico de Rallyes en 1998 y 1999. La decoración es la del coche tal como partió en el "Scotish Rallye" de 1999. En dicha prueba Gwyndaf Evans finalizó en tercera posición absoluta, y al final de la temporada 99 consiguió el subcampeonato en el citado certamen británico.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6029	Seat Ibiza "Safari"
Ref. 6053	Seat Ibiza "Scottish Rally 99"

A BRITISH IBIZA

TecniToys doesn't give up with the production of the Seat Ibiza. This year, they released the beautiful version of a Welsh private team, Evans-Davies, who competed in the British Rallies Championship in 1998 and 1999 with this vehicle. The decoration is exactly the same the car had in the "Scottish Rallye" in 1999. Gwyndaf Evans got the third position in that race, and at the end of the '99 season, he got the subchampionship in the very same British competition.

Team Slot



"Montecarlo 99" version of the Skoda Octavia WRC by TEAM SLOT

Skoda Octavia WRC versión "Montecarlo 99" de TEAM SLOT.

Skoda Octavia WRC

Normalmente estamos acostumbrados a ver en las vitrinas de los establecimientos comerciales las reproducciones de los grandes vencedores. Pocas veces podemos ver esos coches de segunda fila, que no consiguen victorias pero que forman un grupo lleno de color.

We are used to see in the shop windows the reproductions of the superb winners. We can hardly ever see those second class cars that didn't get victories, but that make a very colorful group.



Skoda Octavia WRC del español Luis Climent en el "Monte" del 2000. (TEAM SLOT)

The Spanish Luis Climent's Skoda Octavia WRC in the Montecarlo Rallye in 2000. (TEAM SLOT)

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Skoda Octavia WRC-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Julio 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Team Slot	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	TS-3	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	4 X 4	real wheel drive
tipo	Doble eje	type
piñón (latón)	10 dientes x 2	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes x 2	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	55 mm.	length
llanta (plástico)	15x8 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	57 mm.	Length
llanta (plástico)	15x8 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	resina	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto-copiloto	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	93 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	80 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	58 mm.	overall width body
altura total en pista	43 mm.	over-all height in track
longitud total	140 mm.	overal length
peso	90 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 73201	Skoda Octavia WRC "Montecarlo 99"	
Ref. 73202	Skoda Octavia WRC "Montecarlo 2000"	

UN WRC MODESTO

Ese es el caso del Skoda Octavia, un "World Rallye Car" que no ha conseguido grandes éxitos en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Diríamos un WRC "modesto". Quizá la razón de su escaso éxito sea que Volkswagen colocó en el Mundial a dos de las marcas pertenecientes a su grupo: Seat y Skoda. Quizá hubiera hecho mejor en apostar fuerte sólo por una de ellas. Al final ni una ni otra han conseguido los resultados esperados. Sin embargo, el Skoda es un coche muy atractivo.

TEAM SLOT ha colocado con mucho acierto a este bello WRC en el mercado. Se trata de un modelo fabricado en resina del que han aparecido, de momento, dos decoraciones distintas. Por un lado la del equipo oficial en su presentación en el Rallye de Montecarlo de 1999, pilotado por Armin Schwarz-M. Hiemer (número 11). Por otro una interesante versión del coche que llevó el equipo español formado por L. Climent-A. Romaní en el Rallye de Montecarlo del 2000, patrocinado por Airtel (número 12), también encuadrados en el equipo oficial de la marca aunque no en todas las pruebas.

A MODEST WRC

That is the case when we talk about the Skoda Octavia, a "World Rallye Car" that didn't get great success in the World Rallye Championship. We could call it a "modest" WRC. The reason for the lack of success might be that Volkswagen brought two of the makes belonging to its group to the Championship: Seat and Skoda. Probably, it would have been better just to bet on one of them, because eventually none of the two has obtained the expected results. Nevertheless, Skoda is a very attractive car.

TEAM SLOT has brought this car into the market in a very wise way. It is a model made in resin with two different decorations so far. On one hand, the decoration of the official team in its Montecarlo Rallye presentation in 1999, piloted by Armin Schwarz-M. Hiemer (number 11). On the other hand, an interesting version of the car driven by the L. Climent-A. Romaní Spanish team (also included in the official team make although not in all races) in the Montecarlo Rallye in 2000, sponsored by Airtel (number 12).

Superslot Scalextric Hornby

El precioso Subaru "Belgacom 1999". (SUPERSLOT)

The gorgeous "Belgacom 1999" Subaru" (SUPERSLOT)

Subaru Impreza

SAVIA NUEVA

De todos es conocido el gran aprovechamiento que SUPERSLOT hace de sus moldes, con una gran cantidad de versiones de todos sus modelos a lo largo de muchos años. En el caso del Subaru eso ha servido para poder disfrutar a escala de uno de los más bonitos Subaru que se han visto en competición: se trata del "Belgacom" del equipo belga De Mevius-Fortin.

Otra versión aparecida en el 2000 corresponde al coche del equipo oficial pilotado por Juha Kankkunen en el Rallye de Finlandia de 1999, con el número 6 y referenciado como "Works 99".

Siguiendo una vieja tradición en la marca inglesa, se realiza un coche de policía sobre la base del Subaru Impreza. Para los aficionados al tema, recordar que todavía figuran en catálogo las versiones de policía del Opel Vectra y del BMW. Si retrocedemos más, la lista es bastante larga...

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2118	Subaru Impreza WRC '98
Ref. H2177	Subaru Impreza WRC "Stomil"
Ref. H2255	Subaru Impreza WRC Oficial 99 nº 6
Ref. H2256	Subaru Impreza WRC "Belgacom"
Ref. H2273	Subaru Police Car



NEW VITALITY

SUPERSLOT's great use of its casts is well known, and it has presented an amazing amount of versions of all its models over the years. In Subaru's case, this allowed people to enjoy one of the most beautiful scale Subaru that has ever been seen in competition: the De Mevius-Fortin Belgian team's "Belgacom".

Another version released in 2000 was the official team car, piloted by Juha Kankkunen in the Finland Rallye in 1999, with the number 6 and the "Works 99" reference.

Following an old tradition of the British make, they produced a police car on the basis of the Subaru Impreza. The models fans must remember that the Opel Vectra and BMW police car versions are still in catalogue. If we go back even more, the list is quite extensive...

Team Slot

El coche del equipo oficial cambia de decoración sobre el eterno azul oscuro. (TEAM SLOT)

Subaru WRC



The official team car changes decoration keeping its eternal dark blue. (TEAM SLOT)

Dos nuevas referencias del Subaru WRC de TEAM SLOT aparecen en el 2000. Se trata del coche del equipo oficial en el eterno azul oscuro de dicha escudería, pero con una variación en la decoración sobre las que utilizaban normalmente en el Mundial de Rallyes. Desaparecen en los laterales y en el capó el 555 o las tres medias lunas para dejar paso al emblema de la marca. Corresponde al coche de Burns en el Rallye Acrópolis del 99. La se-

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 10601	Subaru WRC "555" Rallye Catalunya 98
Ref. 10602	Subaru WRC "Lunas" Tour de Corse 98
Ref. 10603	Subaru WRC "Winfield" Rallye Catalunya 98
Ref. 10604	Subaru WRC "Acrópolis"
Ref. 10605	Subaru WRC "Climent"
Ref. ——	Subaru "Manual 2000"

Two new Subaru WRC references by TEAM SLOT appeared in 2000. We talk about the official team car in the eternal dark blue of this motor-racing team, but with a variation in the usual decorative elements of the World Rallies. The sides and the 555 or the three half-moons disappear - instead of that we can see the make emblem; this model corresponds to Burn's car in the Acropolis Rallye in 99. The second

gunda decoración, realmente más colorista que las del equipo oficial, corresponde al coche del español Luis Climent.

Una tercera decoración –Subaru negro-, aparece con motivo del "Salón de las Manualidades, Bellas Artes, Labores Decorativas y Hobby", denominada abreviadamente (por fortuna), "Manual 2000" celebrada en Madrid. Se trata de una serie limitada.



The Subaru's "Manual 2000" special edition. (TEAM SLOT)

El Subaru edición especial "Manual 2000". (TEAM SLOT)



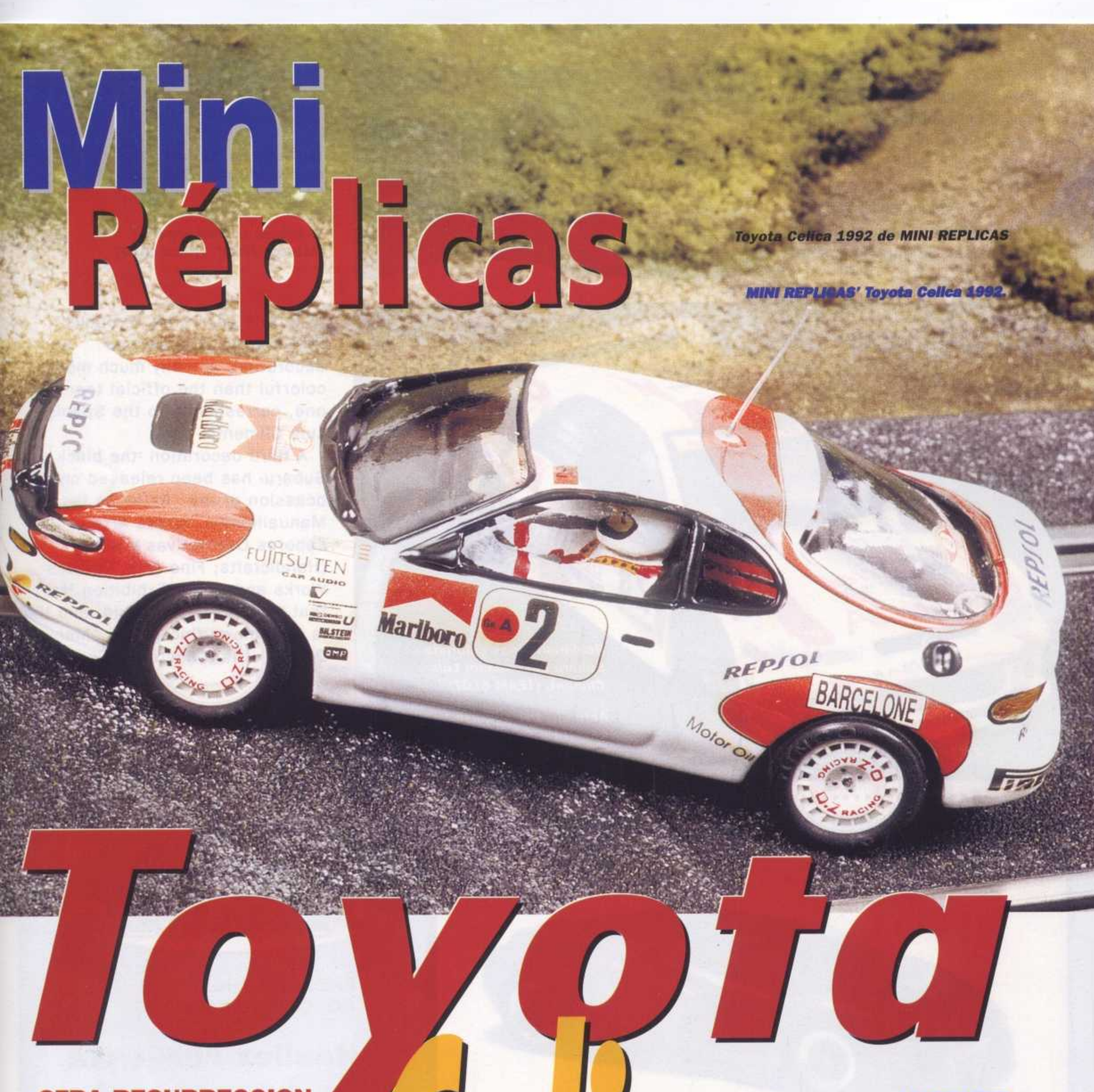
Realmente más colorista el Subaru del español Luis Climent. (TEAM SLOT)

Actually, the Spanish Luis Climent's Subaru is much more colorful. (TEAM SLOT)

to Burn's car in the Acropolis Rallye in 99. The second decoration, actually much more colorful than the official team's one, corresponds to the Spanis Luis Climent's car.

A third decoration -the black Subaru- has been released on ocassion of the "Salón de las Manualidades, Bellas Artes, Labores Decorativas y Hobby" (Handicrafts, Fine Arts, Textiles Works and Hobby Exhibition Ha that took place in Madrid, and is just known (luckily) as "Man 2000". It is a limited series.

Mini Réplicas



Toyota Celica 1992 de MINI REPLICAS

MINI REPLICAS' Toyota Celica 1992.

Toyota Celica

OTRA RESURRECCION

Al igual que ha ocurrido con el Lancia Delta Integrale de la marca, MINI REPLICAS se ha decidido a dar vida de nuevo a otra de sus primeras referencias. Se trata del Toyota Celica "Repsol" de 1992, en las versiones de sus dos pilotos, Sainz y Schawrz. Recordemos que ese fue el último año en el que Sainz logró la Corona Mundial, con victorias en el "Rallye Safari", el Rallye de Nueva Zelanda, el Catalunya-Costa Brava y finalmente en el "RAC Rally". MINI REPLICAS también fabricó en su día el Toyota Celica con los típicos colores de Castrol (versión 93), pilotados éstos últimos por Didier Auriol y Juha Kankkunen.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 001	Toyota Celica 1992 – Carlos Sainz

ANOTHER RESURRECTION

As happened with the Lancia Delta Integrale, MINI REPLICAS has decided to bring another one of its first models back: 1992 "Repsol" Toyota Celica, in the versions of its two pilots, Sainz and Schwarz. That was the last year Sainz won the World Rallye Crown, with victories in the "Safari Rallye", the New Zealand Rallye, the Catalunya-Costa Brava and, finally, the "RAC Rallye". MINI REPLICAS has also produced the Toyota Celica with the Castrol typical colors (version 93), piloted by Didier Auriol and Juha Kankkunen.

Ninco

Toyota Corolla WRC

La tradicional edición con motivo del Rallye Catalunya-Costa Brava de NINCO recae este año en el Toyota Corolla WRC.

This year the NINCO's Toyota Corol will be represented in the tradition edition commemorating the Catalu Costa Brava Rallye.

EDICIONES LIMITADAS

Ninguna referencia "oficial" del Toyota Corolla de NINCO. En este año 2000 sólo aparece este modelo como la tradicional edición que NINCO elabora cada año con ocasión del Rallye Catalunya-Costa Brava. Esta serie limitada, pintada en azul y amarillo, lleva los colores y los anagramas de Telefónica, y ha sido realizada para conmemorar el 36 Rallye Catalunya-Costa Brava y el VIII Rallye-Slot, prueba que se desarrolla cada año paralelamente a la citada prueba del Mundial de Rallyes. El denominado "Catalunya-Costa Brava 00" VIP es una edición de tan solo 75 unidades, y se diferencia de la anterior en que lleva la bandera catalana en el techo.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 50165	Toyota Corolla WRC "Castrol nº 5"
Ref. 50166	Toyota Corolla WRC "Castrol nº 6"
Ref. 50170	Toyota Corolla WRC "Fórmula kit"
Ref. 50176	Toyota Corolla WRC "Rallye Portugal"
Ref. 50202	Toyota Corolla "Catalunya-Costa Brava 00"
Ref. ——	Toyota Corolla "Catalunya-Costa Brava 00" VIP


This is the so-called "Catalunya-Costa Brava 00 VIP". (NINCO)

Este es el denominado "Catalunya-Costa Brava 00 VIP". (NINCO)

LIMITED EDITION

There wasn't any "official" reference of the NINCO's Corolla. This model only appeared in 2000 as the traditional edition that NINCO rele every year on the ocassion of the Catalunya-Costa Brava Rallye. Thi limited edition, in blue and yellow the Telefónica emblems and color it has been released in commem of the 36 Catalunya-Costa Brava and the VIII Rallye-Slot, a race tha place every year at the same time the said World Rallies race. The s called "Catalunya-Costa Brava 00 an edition of just 75 units, and it from the former one in only one d has the Catalan flag on the roof.

Superslot
Scalextric Hornby

Carlos Sainz en el Toyota Corolla de 1999. (SUPERSLOT)

Carlos Sainz in the Toyota Corolla 1999. (SUPERSLOT)

Toyota Corolla WRC

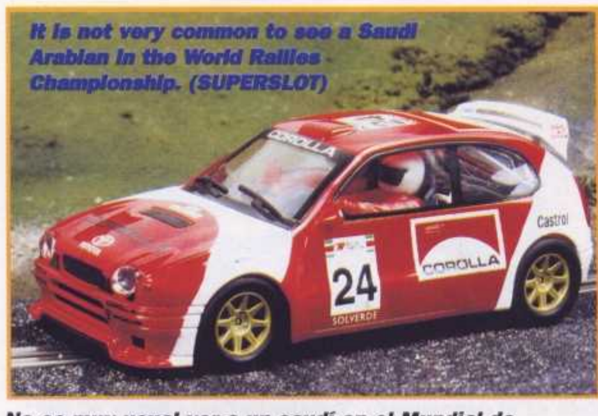
LOS ULTIMOS COROLLA

Dos nuevas versiones del Toyota Corolla de SUPERSLOT en el 2000. La primera de ellas denominada "Oficial 99" corresponde al coche del equipo oficial de la marca conducido por Sainz-Moya en el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1999, en el que el español consiguió el cuarto lugar en la clasificación final.

La segunda decoración, denominada "Privado 1999", lleva los colores de la marca de tabaco "Marlboro", pero sustituyendo dicho nombre por el de "Corolla", debido a las leyes anti tabaco. Esto sucedía en el Rallye de Portugal de 1999 y el coche en cuestión era pilotado por el saudí Abdullah Bekhashab.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. H2119	Toyota Corolla "nº 5"
Ref. H2173	Toyota Corolla "Oficial 99" nº 3
Ref. H2178	Toyota Corolla "nº 9"
Ref. H2184	Toyota Corolla "Privado 1999"



It is not very common to see a Saudi Arabian in the World Rallies Championship. (SUPERSLOT)

No es muy usual ver a un saudí en el Mundial de Rallyes. (SUPERSLOT)

THE LAST COROLLA

Two new versions of the SUPERSLOT's Toyota Corolla in 2000: the first one, called "Oficial 99", corresponds to the make's official team car piloted by Sainz-Moya in the World Rallies Championship in 1999, where the Spaniards got the fourth position in the final classification.

The second decoration, called "Privado 99" (Private 99), has the Marlboro tobacco make colors, but replacing that name for "Corolla", due to the anti-tobacco laws. That was in the Portugal Rallye in 1999 and the said car was piloted by the Saudi Arabian Abdullah Bekhashab.

Scalextric Tecnitoys



The chosen decoration in the Arrows first reference corresponds exactly to the Australia Grand Prix 1999 day. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

La decoración elegida en la primera referencia del Arrows corresponde exactamente al día del Gran Premio de Australia de 1999. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Con sabor español

Spanish taste

El Arrows A20 consiguió, en manos del debutante Pedro Martínez de la Rosa, un punto en el primer Gran Premio de la temporada de 1999. Sin embargo, la alegría fue efímera: fue el único que se logró en todo el año.

The Arrows A20 obtained a point in the first Grand Prix of the 1999 season, under Pedro Martínez de la Rosa, who was making his debut. However, the happiness didn´t last long: it was the only point in the whole year.

ARROWS A20

UN F-1 MUY ESPERADO

Un valioso punto premió en el Gran Premio de Australia al piloto español Pedro Martínez de la Rosa y a su Arrows A20. Ambos, piloto y montura, debutaban en el gran circo de la Fórmula 1 con un inicio realmente esperanzador. Sin embargo, posteriormente no se cumplieron las expectativas levantadas con este resultado, pues el resto de la temporada fue un rosario de problemas mecánicos que impi-

AN EAGERLY AWAITED F-1

The Spanish pilot Pedro Martínez de la Rosa and his Arrows A20 were rewarded with a very worthy prize in the Australia Grand Prix. Both, pilot and machine were making their debut in the big circus of the Formula 1, with a very promising start. Nonetheless, the expectations risen by this result were not fulfilled, since the rest of the season was a disaster, full of mechanical problems

dieron a los dos Arrows del equipo conseguir ni un solo punto más.

Las formas del Arrows A20 son bastante convencionales dentro de las tendencias aerodinámicas de la Fórmula 1 actual. Hay que reconocer, sin embargo, que todos los monoplazas de esta categoría son muy similares entre sí. En realidad, el A20 era una evolución del anterior A19, adaptándose las suspensiones a los nuevos neumáticos obligatorios de cuatro surcos.

La primera reproducción del Arrows A20 fabricado por SCALEXTRIC-TECNITOYS en el 2000 corresponde al monoplaza que se utilizó en el Gran Premio de Australia de 1999. En esta ocasión, el Arrows terminó en sexta posición, consiguiendo el único punto en toda la temporada. Hay que destacar que es la decoración que llevaba el día de la carrera, que no es la misma que llevaba en los días de entrenamientos. La razón estriba en la inscripción y el número que llevaba en los laterales: "0-53 t-minus". Dichas cifras, que variaban cada jornada, correspondían a los días que faltaban para la aparición en el mercado de una marca que pretendía comercializar numerosos productos. Un invento de un supuesto multimillonario africano, genio del marketing. Al final resultó ser una marca fantasma y la inscripción desapareció sin dejar rastro.

La segunda referencia del Arrows corresponde en realidad al A21 de la temporada 2000 (cambia el motor Hart V10 por un motor Supertec ex Renault), con la decoración con la que fue presentado a la prensa al inicio de la temporada. La diferencia más apreciable es que ya no aparecen los colores de "Repsol" como patrocinador principal, sustituidos por los de "Orange". El coche reproducido sigue siendo el de Pedro Martínez de la Rosa, que consiguió a lo largo de esa temporada dos puntos (6º en los Grandes Premios de Alemania y de Europa).

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Arrows A20-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Abril 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Scalextric	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	F-1	type
r.p.m.	14.000	r.p.m.
peso	28 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90º	type
piñón (metal)	9 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	67,5 mm.	length
llanta (BBS)	12x11 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	19x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	65 mm.	Length
llanta (BBS)	12x10 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x10 mm.	tire (slick)
GUIA:	doble trencilla con suspensión	GUIDE:
IMAN:	rectangular 14x3 mm. regulable en altura	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada/tampografiada	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico con subchasis	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	98,5 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	93 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	44 mm.	overall width body
altura total en pista	45 mm.	over-all height in track
longitud total	143 mm.	overal length
peso	63,8 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6040	Arrows F-1 "Australia 99"
Ref. 6044	Arrows F-1 "Orange Team 2000 Showcar"

that stopped the two Arrows from getting any other point.

The Arrows A20 lines are quite conventional according to the aerodynamic tendencies of the current Formula 1. It must be emphasized, anyway, that all the single-seaters of this category are very similar among them. In fact, the A20 was an evolution of the previous A19, just adapting the suspension to the new legal four grooves tires.

The first reproduction of the SCALEXTRIC-TECNITOYS Arrows A20 in 2000 corresponds to the single-seater that took part in the Australia Grand Prix in 1999. At that moment, the Arrows obtained the sixth position, getting the only point in the whole season. The reproduction has the decoration of the competition day car, which was not the one it had during the training sessions. The reason lies in the inscription and the number that it had on the sides: '0-53 t-minus'. The said numbers, that varied from one day to another, corresponded to the days left for the release of a make that wanted to market various products. That was the invention of a supposed African multimillionaire, a marketing genius. Eventually, it turned to be a bogus make, and the inscription disappeared without trace.

The Arrows second reference actually corresponds to the A21 of the 2000 season(changing the Hart V10 engine for a Supertec ex Renault engine), with the decoration that had when it was presented to the press at the beginning of the season. The most obvious difference is the lack of the 'Repsol' colors as the main promoter, substituted by the 'Orange' ones. The reproduced car is still the Pedro Martínez de la Rosa model, that obtained two points throughout that season (6th in the Germany and Europe Grand Prix).



Decoración de la temporada 2000 del Arrows A20, en la que desaparecen los colores de Repsol como patrocinador principal. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Decoration of the Arrows A20 in the 2000 season, where the 'Repsol' colors disappeared as the main promoter. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Proslot



F-399

"WORLD CHAMPION 99"

PROSLOT ha presentado en el 2000 dos nuevas referencias de su F-300, rebautizado como F-399, con motivo de la consecución por la marca Ferrari del Campeonato del Mundo de Constructores de Fórmula 1, título que se le resistía desde hacía 16 años. En efecto, desde 1983, la marca italiana no conseguía dicho título, logrado en plena era de los turbo por delante, en aquella ocasión, de Renault y Brabham.

Las decoraciones son muy similares a las aparecidas durante el año anterior, cambiando solamente la marca de los neumáticos, pues en el 98 los Ferrari equipaban Good Year, y en el 99, como consecuencia de la retirada de la marca norteamericana de la Fórmula 1, montaron "Bridgestone". Así pues la publicidad de la nueva marca de neumáticos (tanto en la carrocería como en los propios neumáticos), es la única diferencia apreciable entre ambas versiones. Se han reproducido las monturas de Michael Schumacher (número 3) y de Eddie Irvine (número 4).

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 1001	F-300 n°3 Michael Schumacher
Ref. 1002	F-300 n°4 Eddie Irvine
Ref. 1021	F-300 n°4 Eddie Irvine "Fórmula 1"
Ref. 1022	F-399 n°3 Michael Schumacher
Ref. 1023	F-399 n°4 Eddie Irvine

'WORLD CHAMPION 99'

PROSLOT has released two new references of the F-300 in 2000, now called F-399, due to the Ferrari make securing of the World Championship of Formula 1 Manufacturers, prize that it was trying to achieve since 1983. In fact, in that year the Italian make did not get the said prize, obtained in the time of the front turbo-charged cars, in that occasion, the Renault and Brabham.

The decorations are very similar to the previous year ones, just changing the tires make, since in 98 Ferrari used Good Year, and in 99, as a result of the American make disappearance of the Formula 1 scene, they opted for 'Bridgestone'. Therefore, the new tires make advertisements (both in the bodywork and in the very same tires) is the only seen difference between both versions. The Michael Schumacher (number 3) and the Eddie Irvine (number 4) models have been reproduced.

Carrera



Con este McLaren-Mercedes, logró Mika Hakkinen el Campeonato del Mundo de Conductores de Fórmula 1 en 1999. (CARRERA)

With this McLaren-Mercedes Mika Hakkinen won the World Championship of Formula 1 Pilots in 1999.

McLaren-Mercede[s] MP4/14

El modern[o] "Flecha de Plata"

The modern "Silver Arrow"

En los últimos años de la Fórmula 1 se ha vivido uno de esos duelos que se repiten de tanto en tanto y que polarizan las pasiones de una forma absoluta. Se trata de la rivalidad entre Ferrari y McLaren-Mercedes o entre los mejores pilotos del momento, Hakkinen y Schumacher.

In the Formula 1 recent years one of t[he] ever-lasting duels that come from tim[e] to time and absolutely polarized t[he] passions has been produced. We a[re] talking about the Ferrari and McLare[n-] Mercedes rivalry or, in other words, t[he] rivalry between the best current pilo[ts,] Hakkinen and Schumach[er].

UN PERFECTO ACABADO

Desde 1998, el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 ha sido un asunto cerrado entre dos escuderías, que han logrado, a base de un esfuerzo económico impresionante, marcar una diferencia astronómica con respecto al resto de la competencia. Hasta tal punto que en realidad en cada Gran Premio se disputaban dos carreras diferentes: la reservada a los McLaren-Mercedes y a los Ferraris y la otra para el resto, para los que subir un solo peldaño del podio era tan exitoso como un triunfo.

Y uno de esos dos protagonistas ha sido el McLaren-Mercedes MP/4, conducido por el doble Campeón del Mundo, el finlandés Mika Hakkinen (1998 y 1999) y su escudero –unas veces más fiel que otras-, el escocés David Coulthard. La versión que ha reproducido CARRERA a escala 1/32 corresponde con el MP/14 de 1999, con el que Hakkinen consiguió su segundo título consecutivo. En el coche reproducido, evidentemente, la marca de tabaco West, principal patrocinador deja paso a la inscripción de "Mika" como llevaban los coches en los países donde está prohibida la publicidad de tabaco en los espectáculos deportivos. (En cambio se ha "colado" la de la cerveza "Warsteiner" en la derivas de los alerones traseros).

Con este modelo, CARRERA ha iniciado en el 2000 una serie denominada "Fórmula 1", que ha significado un salto cualitativo importante en lo que se refiere a la escala 1/32. Como los aficionados saben, esta marca alemana fabrica modelos de slot en diversas medidas. Tanto la presentación como los acabados de este McLaren-Mercedes son de una calidad extraordinaria. Además, en el aspecto técnico, ha abandonado el antiguo sistema de rodamientos en favor de la tradicional combinación piñón/corona, lo cual le ha dado al McLaren-Mercedes una mayor competitividad en pista.

Una de las características mecánicas más originales del McLaren-Mercedes MP4/14 de CARRERA es el hecho de que la guía esté por detrás del eje delantero en el sentido de la marcha. Ello puede influir enormemente en su comportamiento en pista y esta ubicación es única en estos momentos entre todos los monoplazas de slot actuales, que llevan siempre la guía por delante del eje anterior.

La única decoración aparecida hasta el momento corresponde, evidentemente, al monoplaza pilotado por Mika Hakkinen en la temporada 2000, con el número 1 en la carrocería.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	McLaren-Mercedes MP4/14	Real model name/year
Fecha de aparición	Agosto 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Carrera	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	8 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	60,8 mm.	length
llanta (plástico)	10x11 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	20x12 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	59 mm.	Length
llanta (plástico)	10x9 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	20x10,5 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	rectangular regulable longitudinalmente	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada/tampografiada	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	88 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	97 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	45 mm.	overall width body
altura total en pista	38 mm.	over-all height in track
longitud total	145 mm.	overal length
peso	74,5 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 25424		McLaren-Mercedes MP4/14





A PERFECT FINISH

Since 1998, the Formula 1 World Championship has be a closed business between two motor-racing teams, tha have obtained, thanks to an amazing economic effort, a radical difference ir relation to the competitors. So much s that two different races took place in each Grand Prix: one reserved for McLaren-Mercedes and Ferrari, and another one for the rest of the competitors, where just a simple point was as celebrated as a victory.

And one of those two main features has been the McLaren-Mercedes MP/4 driven by the two times world champior the Finnish Mika Hakkinen (1998 and 1999), and his co-driver –not always sc faithful-, the Scottish David Coulthard. The version reproduced by CARRERA at a 1/32 scale correspond to the MP/4 1999, the car that gave Hakkinen his second consecutive title. In the reproduced car, obviously, the West tobacco make, main promoter made wa to the 'Mika' inscription, which was use in the countries where the tobacco advertisements in the sport shows was not allowed. (Nevertheless, the 'Warsteiner' beer jumped the line and appeared on the rear ailerons).

With this model, CARRERA has started in 2000 a series called 'Formula1' that has represented a significant qualitative step in the 1/32 world. As all the fans know, this Germa make manufactured slot models at different scales. Both the McLaren-Mercedes presentation and finishes have an outstanding quality. In addition to this, in the technical aspect, CARRERA has decided to leave the old system of bearings, using instead the traditional pinion/crown wheel combination., which has provided the McLaren-Mercedes with more competitiveness in the circuits.

One of the most original features of the CARRERA Mclaren-Mercedes MP4/14 is the fact that the guide is behind the front axle in the gear direction. This can influence significantl on its behavior in the circuits, and this location is unique in the said model, among all current slot mono-seaters, that always have the guide in front of th rear axle.

The only decoration released up to th present moment corresponds, obviousl to the mono-seater driven by Mika Hakkinen in the 2000 season, with the number 1 in the bodywork.

Superslot
Scalextric Hornby



McLaren-Mercedes, Mika Hakkinen number 1, with the 2000 World Championship decoration. (SUPERSLOT)

McLaren-Mercedes, número 1 de Mika Hakkinen, con la decoración del Mundial del 2000. (SUPERSLOT)

McLaren-Mercedes MP4

Un coche de LEYENDA

Indudablemente el McLaren-Mercedes de Fórmula 1 es uno de los coches de moda de este final de siglo. Y uno de los mejores monoplazas que se han construído jamás. Parece de otra galaxia. Por suerte para el deporte tiene un competidor, pero sólo uno...

A legend CAR

The Formula 1 McLaren-Mercedes is, without any doubt, one of the cars in fashion for this century end. And it is also one of the best mono-seaters ever. It is out of this world. Fortunately for the sport it has a competitor, but just one...

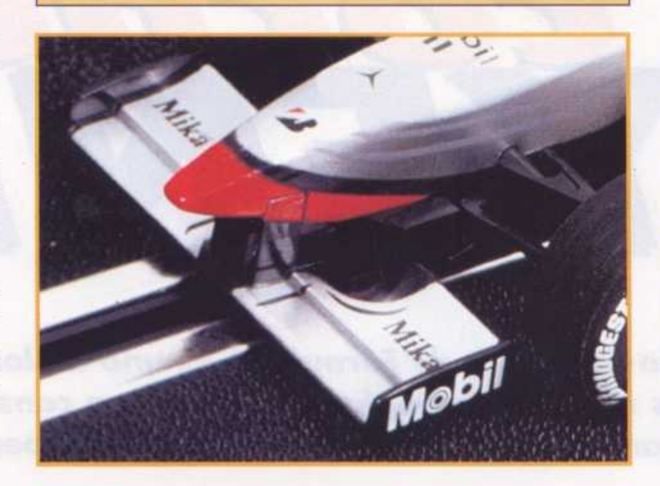
ESCUADRA COMPLETA

El gran duelo desarrollado en los últimos años en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, entre las escuderías Ferrari y McLaren-Mercedes ha polarizado la atención de todos los aficionados. En el mundo del slot, la marca inglesa SUPERSLOT ya había reproducido los McLaren-Mercedes de 1998, denominados MP4/13, cuando todavía no portaban en sus flancos el "número 1" que distingue al campeón del mundo del año anterior. Era el único fabricante que poseía en catálogo un coche de ambos equipos, McLaren y Ferrari.

Ahora ha actualizado su oferta, con las reproducciones de las decoraciones de los McLaren-Mercedes que tomaron parte en el Campeonato del Mundo de 1999. Sin embargo, se ha variado la decoración del monoplaza pero manteniendo el mismo molde que se utilizó para la realización del MP4/13 de 1998, cuando en realidad hay bastantes diferencias con la versión MP4/14 de 1999 en las formas generales de la carrocería. Las únicas diferencias adoptadas por SUPERSLOT son las llantas, con el diseño actual (Enkel de seis brazos dobles), y los neumáticos con el rayado que imponen las normas vigentes en la categoría reina (Bridgestone Potenza de cuatro surcos).

SUPERSLOT, como es usual en los Fórmula 1, ha reproducido la escuadra completa. Las decoraciones corresponden a los dos monoplazas de la escudería, el de Mika Hakkinen, con el número 1 y el de David Coulthard con el número 2. Ambos sustituyen la inscripción de la marca de tabaco West, por los motivos conocidos, por las de sus nombres de pila, "Mika" y "David" respectivamente, colocadas en los laterales, morro y alerones delantero y trasero. Con tal configuración aparecieron en los Grandes Premios de Francia y de Bélgica.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	McLaren-Mercedes MP4	Real model name/year
Fecha de aparición	Agosto 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	20 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (plástoco)	9 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	69 mm.	length
llanta (plástico)	12x13 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	21x13 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	69 mm.	Length
llanta (plástico)	12x13 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	21x10 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	ferrita rectangular	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada/tampografiada	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	93 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	88 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	46 mm.	overall width body
altura total en pista	33 mm.	over-all height in track
longitud total	145 mm.	overal length
peso	63 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2260		McLaren-Mercedes nº 1
Ref. H2261		McLaren-Mercedes nº 2



THE WHOLE SQUADRON

The great duel developed in recent years in the World Championship of Formula 1, between Ferrari and McLaren-Mercedes motor-racing teams has polarized the attention of all fans. In the slot world, the English make SUPERSLOT had already reproduced the 1998 McLaren-Mercedes, the so-called MP4/13, when they still didn´t have the 'number 1' on the sides, fact that distinguishes the previous year champion. It was the only manufacturer that had a car of both teams in its catalogue, McLaren and Ferrari.

Now it has updated its offer, with the reproductions of the McLaren-Mercedes decorations that took part in the 1999 World Championship. However, the mono-seater decoration has been changed but keeping the same mold that was used for the production of the MP4/13 in 1998, when there are quite many differences with the MP4/14 of 1999 in the general bodywork style. The only differences adopted by SUPERSLOT are the rims, with the current design (Enkel with six double lines), and the lined tires imposed by the current legislation in the queen category (Bridgestone Potenza with four grooves).

SUPERSLOT, as is common in the Formula 1, has reproduced the whole squadron. The decorations correspond to the two motor-racing team mono-seaters, the Mika Hakkinen one, with the number 1, and David Coulhard´s vehicle, with the number 2. Both replaced the tobacco West make inscription, due to the known reasons, with their first name, 'Mika' and 'David' respectively, on the sides, front and front and rear ailerons. They appeared like this in the France and Belgium Grand Prix.

Scalextric Tecnitoys

Versión en slot del Minardi que llevó Marc Gené en la temporada 2000. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Slot version of the Minardi that Marc Gené driven in the 2000 season. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Minardi M01

TEMPORADA 99

Con los nuevos colores amarillo y azul de la compañía española Telefónica en su carrocería, SCALEXTRIC-TECNITOYS ha reproducido el Minardi que condujo en la temporada 2000 el piloto español Marc Gené. Como era de esperar la marca de slot ha aprovechado el molde de su Minardi M01 para realizar la evolución que tomó parte en la edición del 2000 del Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

Denominada M02, las formas generales de la carrocería eran muy similares a las de su antecesor, aunque había pequeños cambios aerodinámicos. El motor seguía siendo el Ford Zetec-R, rebautizado con el nombre de Fondmetal y mantenido por los propios técnicos del equipo Minardi. El resultado de ello fue un descenso impresionante de las prestaciones del mismo, desapareciendo la proverbial fiabilidad que había permitido a Marc Gené obtener unas buenas performances -y un punto-, en la temporada 99. Los Minardi se arrastraron en la gran mayoría de los Grandes Premios del 2000 en la cola del pelotón, sin opción alguna de hacer un buen papel o entrar en los puntos.

Como en el caso del Arrows, la reproducción en slot realizada por SCALEXTRIC-TECNITOYS se limita al coche del piloto español, aunque cualquier aficionado con un poco de experiencia puede completar el equipo Minardi modificando los números y otros pequeños detalles que diferenciaban al coche del argentino Mazzacane.



REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6041	Minardi F-1 "Telefónica"
Ref. 6057	Minardi F-1 "GP 2000"

99 SEASON

With the Spanish Telef make new colors, ye and blue, on its body SCALEXTRIC-TECNITC has reproduced the Minardi driven l Spanish Marc Gené in the 2000 se As it was expected, the slot make h used its Minardi M01 model to proc the evolution that took part in the W Championship of Formula 1 2000 edition.

The bodywork general style of the called M02 was very similar to its predecessor, although it had small aerodynamic changes. The engine v still the Ford Zetec-R, recalled Fond and kept by the Minardi team engin The result was an amazing fall in its performance, disappearing the proverbial reliability that had allowe Marc Gené to obtain a really good performance – and a point- in the 9 season. The Minardi were in the las positions in most of the best competitions in 2000, without any chance of obtaining points or make good year.

As it happened to the Arrows, the SCALEXTRIC-TECNITOYS slot reproduction was just limited to the Spanish pilot car, although any fan a little bit of experience can comple the Minardi team by modifying the numbers and other small details th distinguished this car from the Argentinean Mazzacane vehicle.

Carrera



El Sauber Petronas C18 de CARRERA es un monoplaza muy atractivo.

The CARRERA´s Sauber Petronas C18 is a very attractive mono-seater.

SAUBER-PETRONAS C18

Ocho años en la Fórmula 1 y más de cien Grandes Premios disputados no han sido suficientes para conseguir una victoria. Sin embargo la meticulosidad suiza con la que Peter Sauber ha sabido llevar a su equipo lo han mantenido en la cumbre.

Eight years in Formula 1 and more than one hundred Grand Prix played have not been enough to obtain a victory. However, the Swiss meticulousness that Peter Sauber brought to the team has maintained it in the top.

UN SUIZO EN LA FORMULA 1

Sauber es ya un equipo veterano en el mundo de la Fórmula 1. Sus coches han pasado ya del centenar largo de Grandes Premios disputados, aunque todavía no ha conseguido un solo triunfo. Y en los momentos actuales, dada la superioridad tan abrumadora del dúo Ferrari-McLaren, no parece ser que se vaya a romper esta situación. Lo que sí es innegable es la buena preparación de estos monoplazas. Peter Sauber, constructor suizo fundador de la escudería, ha sabido dar a sus coches una preparación meticulosa y, aún sin tener uno de los presupuestos más exagerados de la categoría, ha sabido mantenerlos siempre –desde su inicio en la Fórmula 1 en 1993-, en los puestos delanteros.

La planta motriz de los Sauber es el denominado Petronas, que en realidad es el nombre que reciben unos viejos motores Ferrari. Gracias al acuerdo que la compañía petrolífera malaya Petronas consiguió con la citada marca italiana, ésta le suministró 40 motores V10. Esta es una costumbre habitual en la Fórmula 1: una marca cede o vende sus motores a otra más modesta pero con la condición de que cambien, por cuestión de prestigio, el nombre de dichos motores. La seriedad y meticulosidad en la preparación y mantenimiento de dichos motores ha hecho que consiguieran un rendimiento excepcional.

El modelo fabricado por CARRERA en escala 1/32 corresponde al monoplaza conducido por el primer piloto del equipo, el francés Jean Alesi, un veterano de la Fórmula 1, en la temporada de 1999. Mecánicamente, la reproducción recoge todas las mejoras técnicas aportadas por la marca germana a sus realizaciones del año 2000 y ofrece además unos acabados en su carrocería realmente atractivos.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Sauber-Petronas C18	Real model name/year
Fecha de aparición	Agosto 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Carrera	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	8 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	60 mm.	length
llanta (plástico)	10x10,5 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	20x12 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	59 mm.	Length
llanta (plástico)	10x8,5 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	20x9,5 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	rectangular/regulable longitudinalmente	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada tampografiada	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	88 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	97 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	47 mm.	overall width body
altura total en pista	42 mm.	over-all height in track
longitud total	145 mm.	overal length
peso	72 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 25423		Sauber-Petronas C18



A SWISS IN THE FORMULA 1

Sauber is already a veteran team in the Formula 1 wor It has had more than one hundred cars in big competitions, although it has not get victory yet. And in the present time, d to the amazing Ferrari-McLaren superiority, the situation doesn´t seer to be able to turn. But these mono-seaters are undeniable well prepared Peter Sauber, Swiss manufacturer wh founded the motor-racing team, has been able to give a meticulous preparation to his cars, and even with having one of the most exorbitant budgets in the category, has been ab to keep them always in the front positions, since his start in 1993 in t Formula 1 world.

The Sauber´s engine is the so-cal Petronas, that actually is the name an old Ferrari engine. Thanks to an agreement between the Malay company Petronas and the said Itali make, the latter provided the forme with 40 V10 engines. This is a usua habit in the Formula 1 world: a mak gives or sells its engines to another more modest one, but on condition that they change the name of the engine, as a matter of prestige. The seriousness and meticulousness in preparation and maintenance of the engines have provided an exception performance.

The CARRERA´s reproduced model 1/32 corresponds to the mono-seate driven by the first team pilot, the Fren Jean Alesi, a veteran in Formula 1, in the 1999 season. Mechanically speaking, the reproduction has all th technical improvements that the Gern make gave to all its 2000 production and it also offers a very attractive fin in the bodywork.

Scalextric Tecnitoys

Estas son las carrocerías del Arrows A20 y Minardi M01 firmadas por sus respectivos pilotos españoles. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

These are the bodyworks of the Arrows A20 and the Minardi M01, signed by their respective Spanish pilots. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

Edición Especial
Arrows A20-Minardi M01

SCALEXTRIC-TECNITOYS ha realizado una edición especial limitada de un "pack" que comprende una versión especial del Arrows A20 y otra del Minardi M01 (decoraciones de la temporada 2000 diferentes a las de los modelos de gran serie). En ellos figuran estampadas en la carrocería las firmas de los dos pilotos españoles que han disputado los dos últimos Campeonatos del Mundo de Fórmula 1, Pedro Martínez de la Rosa y Marc Gené.

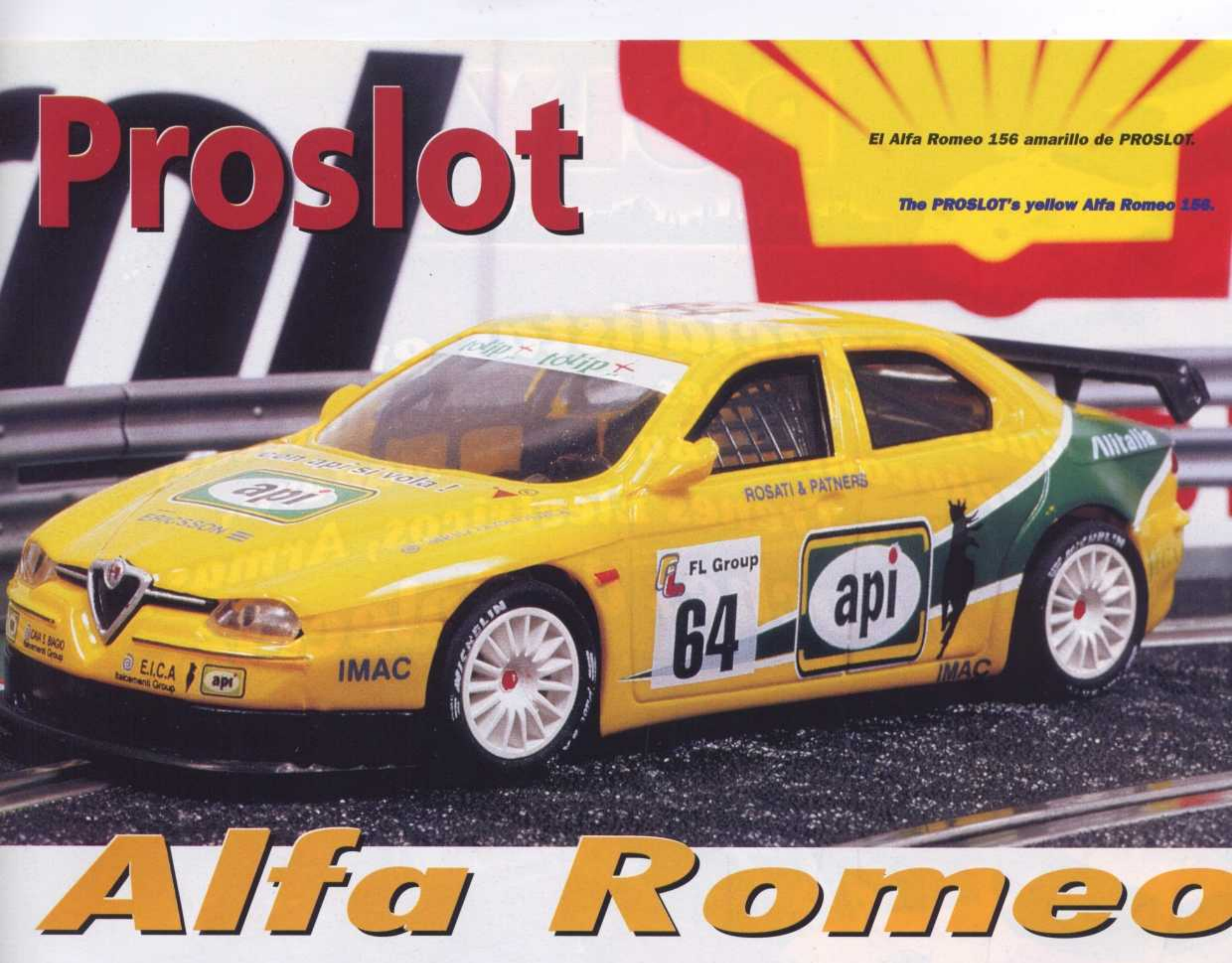




REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6902	F-1 Alta competición

SCALEXTRIC-TECNITOYS has released a limited special edition of a pack that includes a special version of the Arrows A20 and another one of the Minardi M01 (decorations of the 2000 season that are different from the big series models). They have the signatures of the two Spanish pilots that took part in the two last World Championships of Formula 1, Pedro Martínez de la Rosa and Marc Gené, on the bodywork.

Proslot



El Alfa Romeo 156 amarillo de PROSLOT.

The PROSLOT's yellow Alfa Romeo 156.

Alfa Romeo 156

CONTINUA LA TRADICION

El Alfa Romeo 156 es el continuador de una larga tradición de berlinas deportivas de la marca del trébol de cuatro hojas, y uno de los protagonistas principales en los campeonatos de turismos que se celebran en Europa. Durante el año 2000 PROSLOT ha comercializado cuatro versiones más de su Alfa Romeo 156, aparecido a finales del 99. Si el primero en aparecer fue un coche del equipo oficial de la marca, pilotado por Fabrizio Giovanardi, vencedor en el Campeonato de Superturismos Italiano de 1999, las nuevas decoraciones corresponden al segundo vehículo oficial y a tres equipos privados participantes en el citado certamen.

Por orden de aparición son los coches de Rosati ("API"), en color amarillo; el segundo coche del equipo oficial (número 4), en rojo naturalmente, pilotado por Nicola Larini, que ocupó la cuarta plaza en el campeonato italiano del 99; a continuación el del piloto español Luis Villamil, patrocinado por la compañía telefónica española Jazztel e Interviu, igualmente en el campeonato italiano; y por último el blanco patrocinado por Selenia y Parmalat.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. PS1014	Alfa Romeo 156 "Selenia" rojo
Ref. PS1019	Alfa Romeo 156 "API"
Ref. PS1024	Alfa Romeo 156 "Arexons"
Ref. PS1026	Alfa Romeo 156 "Jazztel"
Ref. PS1033	Alfa Romeo 156 "Selenia" blanco

THE TRADITION CONTINUES

The Alfa Romeo 156 is a vehicle that carries on the long four-leaf clover make sport berlin tradition, and it is one of the main figures in the private cars championships celebrated in Europe. During 2000 PROSLOT has marketed four more versions of its Alfa Romeo 156, which appeared at the end of 99. The first model was an official team make car, driven by Fabrizio Giovardani, winner of the Italian Best Private Cars Championship in 1999; nevertheless, the new decorations correspond to the second official vehicle, and to three private teams, that also participated in the said Championship.

In order of appearance, the cars are: the Rosati ("API"), in yellow; the second official team car (number 4), obviously in red, driven by Nicola Larini, who won the fourth position in the Italian Championship in 99; following this car is the Spanish pilot's one, Luis Villamil, promoted by the Spanish Telephone Company, Jazztel, and by Interviu, and participant in the Italian Championship, too. The last one is the white car, promoted by Selenia and Parmalat.

El segundo coche del equipo oficial en el 99, pilotado por Nicola Larini. (PROSLOT)

The second official team car in driven by Nicola Larini. (PROS



El Alfa Romeo 156 pilotado por el español Luis Villamil en el Campeonato Italiano de Superturismos. (PROSLOT)

The Alfa Romeo 156 driven by the Spanish Luis Villamil in the Italian Best Private Cars Championship (PROSLOT).

El Alfa Romeo 156 blanco patrocinado por Selenia. (PROSLOT)

The white Alfa Romeo 156, promoted by Selenia (PROSLOT).

Ninco

Audi A4 con el característico color gris metalizado de los coches del equipo oficial de la marca. (NINCO)

Audi A4

Audi A4, in the characteristic official team make cars metallic grey (NINCO)

VUELVE EL AUDI

El Audi A4, primer coche con tracción a las cuatro ruedas que triunfó en las carreras de turismos celebradas en circuito, continuaba su carrera deportiva en el 99, tres años después de haber arrasado en todos los campeonatos nacionales de turismos que se celebraron en 1996. Y NINCO, después de tres años desde su lanzamiento, volvía a sacar al mercado dos nuevas versiones del Audi A4, aunque estas no se han comercializado de momento como referencias sueltas, sino que solamente se las puede conseguir incluidas en una de las cajas de la marca, la denominada circuito "Touring". Por lo tanto no tienen una referencia propia.

La primera decoración, con el clásico color plateado y los cuatro aros rojos en los flancos de la carrocería, de los equipos oficiales de la marca Audi, corresponde al Campeonato Italiano de Turismos. La segunda, en color rojo, azul y blanco es de un equipo privado participante en el STW alemán o Campeonato Alemán de Turismos. (No confundir con el DTM. El STW, Sport Touring Wagen, es el campeonato alemán paralelo a los diferentes campeonatos europeos de turismos, mismas especificaciones y limitaciones técnicas, lejos de la sofisticación y precios del super campeonato denominado DTM)



Audi A4 del Campeonato Alemán de Turismos. (NINCO

The Audi A4, participant in the German Private Cars Championship (NINCO)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50137	Audi A4 "Repsol" nº 4 Gené
Ref. 50137	Audi A4 "Repsol" nº 44 Vinyes
Ref. 50138	Audi A4 "ABT" nº 18 Abt
Ref. 50138	Audi A4 "ABT" nº 19 Nissen
Ref. 50158	Audi A4 "Orix"
Ref. ——	Audi A4 "ERG"
Ref. ——	Audi A4 "DHL"



AUDI IS BACK

The Audi A4, the first four-wheel-drive car that succeeded in the private cars circuit races, was still in the limelight in 99, three years after having swept to victory in all the National Private Cars Championships that took place in 1996. And NINCO, three years after its launching, released again onto the market two new Audi A4 versions, although they have not been marketed as single references yet, but just all together in one of the make's boxes, the so-called "Touring" circuit. Therefore, they don't have an own reference.

The first decoration, the official team make Audi, in typical silver, and with the four red piston rings on the sides of the bodywork, corresponds to the Italian Private Cars Championship. The second one, in red, blue and white, corresponds to a private team, competitor in the German STW or German Private Cars Championship. (Don't mix with the DTM. The STW, Sport Touring Wagen, is the German championship parallel to the various European Private Cars Championships, with the same specifications and limitations, far from the sophistication and prices of the great championship, the so-called DTM)

Superslot
Scalextric Hornby

Quizá la decoración más atractiva entre todos los Audi A4 de SUPERSLOT.

Probably the most attractive decoration among the SUPERSLOT's Audis A4.



Audi A4



UN AUDI MAS

Como comentábamos en nuestro último anuario, SUPERSLOT era la única marca de slot que mantenía vivo el Audi A4. En el 2000 una nueva versión –quizá sea ya la última-, de este magnífico turismo de competición. Esta vez la decoración, realmente atractiva, corresponde al vehículo del equipo "Zakspeed", con su curiosa y típica combinación en verde, rojo y blanco, pilotado por el alemán Michael Bartels en el STW, Campeonato Alemán de Turismos de 1999. Los años no pasan en balde, y este A4, el mejor Audi en la clasificación final del campeonato 99, ocupó la séptima plaza.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. H2002	Audi A4 "BTCC"
Ref. H2008	Audi A4 "ADAC"
Ref. H2087	Audi A4 "Talkline"
Ref. H2107	Audi A4 "nº 1"
Ref. H2163	Audi A4 "Engen"
Ref. H2131	Audi A4 "Euro Jever"

ONE MORE AUDI

As we said in our last Yearbook SUPERSLOT was the only slot make that kept the Audi 4 alive. In 2000 it has released new version – maybe the last one- of thi wonderful competition private car. This time the decoration, absolutely attractive corresponds to the "Zakspeed" team vehicle, in its odd and typical green, red and white combination, driven by the German Michael Bartels in the STW, German Private Cars Championship in 1999. The years take their toll, and this Audi A4, the best Audi in the 99 Championship final classification, obtained the seventh position.



Carrera

Audi R8R

Audi R8R de la serie "24 Le Mans" de CARRERA

CARRERA's Audi R8R of the "Le Mans" series.

Victoria incuestionable

En 1998 Porsche venció una vez más en las 24 Horas de Le Mans; en 1999 fue BMW la que arrasó en la prueba francesa. Audi, no quiso ser menos y volcó todo su potencial en el intento. En el 2000 un Audi cruzaba victorioso la línea de meta.

Uncuestionable victory

In 1998 Porsche won the Le Mans 24 Hours once again; in 1999 BMW was the one that beat in the French race. Audi, that didn't want to get left behind, did its utmost to try and win next time; so, in 2000 an Audi successfully crossed the wire.

Superslot Scalextric Hornby

Quizá la decoración más atractiva entre todos los Audi A4 de SUPERSLOT.

Probably the most attractive decoration among the SUPERSLOT's Audis A4.



Audi A4

UN AUDI MAS

Como comentábamos en nuestro último anuario, SUPERSLOT era la única marca de slot que mantenía vivo el Audi A4. En el 2000 una nueva versión –quizá sea ya la última-, de este magnífico turismo de competición. Esta vez la decoración, realmente atractiva, corresponde al vehículo del equipo "Zakspeed", con su curiosa y típica combinación en verde, rojo y blanco, pilotado por el alemán Michael Bartels en el STW, Campeonato Alemán de Turismos de 1999. Los años no pasan en balde, y este A4, el mejor Audi en la clasificación final del campeonato 99, ocupó la séptima plaza.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2002	Audi A4 "BTCC"
Ref. H2008	Audi A4 "ADAC"
Ref. H2087	Audi A4 "Talkline"
Ref. H2107	Audi A4 "nº 1"
Ref. H2163	Audi A4 "Engen"
Ref. H2131	Audi A4 "Euro Jever"

ONE MORE AUDI

As we said in our last Yearl SUPERSLOT was the only make that kept the Audi 4 alive. In 2000 it has relea new version – maybe the last one- o wonderful competition private car. T time the decoration, absolutely attr corresponds to the "Zakspeed" tea vehicle, in its odd and typical green and white combination, driven by th German Michael Bartels in the STV German Private Cars Championshi 1999. The years take their toll, an Audi A4, the best Audi in the 99 Championship final classification, obtained the seventh position.

MAQUINARIA GERMANA

Al igual que en el caso de BMW, la victoria no fue fácil. El primer intento de conseguirla, en 1999 se saldó con un relativo fracaso. La razón, Le Mans no perdona a los novatos. En dicha edición Audi, contando con la gran experiencia del equipo Joest, inscribió un potente equipo compuesto por dos barquetas denominadas R8R. Al mismo tiempo la división inglesa de Audi, formando el equipo "Audi Sport UK" inscribió dos modelos coupé, denominados R8C. Los dos primeros terminaron la prueba en tercera y cuarta posición, lo que no está nada mal para un primer intento. Sin embargo, para los grandes fabricantes, sólo vale la publicidad de la victoria en Le Mans, dado el gran desembolso económico y tecnológico que se necesita hoy en día para vencer allí.

En el 2000, el "Audi Sport Team Joest" alinea cuatro estilizadas y brillantes barquetas plateadas. Poco antes de caer la noche Audi ya había obtenido una notable diferencia sobre sus perseguidores. Al final de las 24 Horas tres de ellos copaban las tres primeras posiciones. El primer no-Audi, cuarto, acabó a 24 vueltas del vencedor. Fue un triunfo aplastante.

CARRERA, en su serie a escala 1/32 ha reproducido dos de los grandes protagonistas –alemanes evidentemente-, de la edición de 1999 de la célebre prueba francesa: el Audi R8R y el BMW LMR99, englobados en una serie denominada "24 Le Mans". Curiosamente, el BMW y el Audi medían exactamente lo mismo de punta a punta: 465 centímetros.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Audi R8R-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Mayo 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Carrera	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	8 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	61 mm.	length
llanta (BBS)	15x10 mm.	rim (plastic)
neumático (slicks)	21,5x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	59 mm.	Length
llanta (BBS)	15x9 mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	21,5x11 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	regulable longitudinalmente	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico tampografiado	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	92 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	86 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	62 mm.	overall width body
altura total en pista	38 mm.	over-all height in track
longitud total	146 mm.	overal length
peso	85 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 25418		Audi R8R

GERMAN MECHANISM

As happened to BMW, the victory was not an easy one. The first attempt, in 1999, ended in a relatively failure. The reason is that Le Mans is not for beginners. In the said race, in 1999, counting on the Joest team great experience, Audi presented a powerful team of two models called R8R. At the same time, the English Audi division, forming the "Audi Sport U.K." team, presented two coupé models, called R8C. The first two obtained the third and fourth position, which is not bad for the first time. Nevertheless, for the top manufacturers the publicity of Le Mans victory is all that counts, because of the big economic and technological outlay that is required to win there nowadays.

In 2000, the "Audi Sport Team Joest" lined up four shiny and stylized silver models. Just before the night fell Audi had obtained a significantly advantage on its pursuers. Towards the end of the 24 Hours three of the Audis were in the three first positions. The first one of Audi's pursuers, in the fourth position, reached the wire 24 laps after the winner. It was an overwhelming victory.

CARRERA, in its 1/32 scale series, has reproduced two of the greatest –German, of course- participants in the well-known 1999 French race: the Audi R8R and the BMW LMR99, included in a series called "24 Le Mans". Curiously, the BMW and the Audi measured exactly the same from one end to the other: 465 centimetres.





El bonito Audi TT en color amarillo del "Team ABT Tunning", fabricado en resina por TEAM SLOT.

The "Team ABT Tunning" gorgeous Audi TT in yellow made in resin by TEAM SLOT.

Bautismo de fuego

El Audi TT-R nació como un "concept car". Poco después, en 1998, se fabricaba ya en serie. El 2000 ha visto su bautismo en competición de muy alto nivel, nada menos que el DTM. Pero si Audi no pone más medios...

UN MODELO DESEADO

El Audi TT era quizá uno de los vehículos más esperados por los aficionados al slot, por la espectacularidad de su atractivo diseño. La realización en resina ha permitido a TEAM SLOT sacar rápidamente al mercado este modelo, paralelamente casi con las primeras imágenes de competición que nos llegaban del Audi TT, involucrado en el DTM. Audi no ha puesto los medios necesarios –descomunales en

Fire Baptism

The Audi TT-R was born as a "concept car". Soon after, in 1998, was alreadu manufactured in series. The year 2000 has seen its baptism in a very high level competition, the great DTM. But if Audi don't try different new ways...

A WISHED MODEL

The Audi TT was probably one of the most eagerly awaited by the slot fans vehicle, since it has a spectacularly attractive design. The resin model has allowed TEAM SLOT to released quickly this model onto the market, nearly at the same time of the first competition Audi TT images, involved in the DTM. Audi has not used all the necessary means- which were huge in this competition- to get a

este certamen-, para conseguir que el TT sea competitivo. Ha acabado siendo un invitado de piedra en el duelo Mercedes-Opel. Aunque, eso sí, un invitado realmente atractivo.

Las dos decoraciones elegidas por TEAM SLOT corresponden al único equipo que disputó el DTM (Campeonato Alemán de Turismos) del 2000 con el Audi TT, el Team ABT Tunning", sin demasiada fortuna. En efecto, los Audi TT fueron regular y ampliamente batidos por los grandes protagonistas de la edición 2000 del citado certamen, los todopoderosos Mercedes CLK-DTM y los Opel Astra. La única vez que consiguieron entrar "en los puntos" fue en una de las dos mangas de la prueba disputada en Nurbürgring. (Las carreras del DTM se disputan a dos mangas).

Tanto el coche negro como el pintado en color amarillo pertenecen al citado "Team ABT Tunning", y ambos son pilotados por el propietario de la escudería, Richard Abt.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 73401	Audi TT-R "Abt Team"
Ref. 73402	Ausi TT-R "DTM 2000"



competitive TT. It has just ended up as a stone guest in the Mercedes-Opel duel. Although, certainly, a really attractive guest.

The two TEAM SLOT's chosen decorations correspond to the only team that participated in the DTM (German Private Cars Championship) in 2000 with the Audi TT, the "Team ABT Tunning", without much luck. In fact, the Audis TT were regularly and easily beaten by the main figures of the said competition 2000 edition, the super-powerful Mercedes CLK-DTM and the Opel Astra. The only time that they were able to achieve "some points" was in one of the two rounds of the said race held in Nurbürgring (The DTM are two rounds races).

Both the black and the yellow car belong to the said "Team ABT Tunning", and both were driven by the motor-racing team owner, Richard Abt.

Audi TT-R en color negro, pilotado también por Richard Abt. (TEAM SLOT)

Audi TT-R in black, driven again by Richard Abt (TEAM SLOT).

El BMW V12 LM98 versión "Panasonic" de los japoneses del "Team Go" en la edición 1999 de las 24 Horas de Le Mans. (NINCO)

The "Team Go" "Panasonic" BMW V12 LM98 version, in Le Mans 24 Hours 1999 edition (NINCO).

BMW LM 98 Ninco

CUARTETO COMPLETADO

En 1999 NINCO sacó al mercado dos versiones de la bonita barqueta que BMW había creado en 1998 para conquistar la prueba reina del automovilismo, las 24 Horas de Le Mans. Era lógico que aprovechara el molde para realizar las dos versiones de ese modelo –en realidad eran las mismas unidades-, que participaron en la prueba del año siguiente en manos de escuderías privadas, para dar apoyo a los dos coches oficiales de fábrica.

En 1998 BMW fracasó en su intento, por lo que repitió en el 99 con una nueva barqueta, sustancialmente modificada en las formas de la carrocería. NINCO, con muy buen acierto, aprovecha el molde de las barquetas del 98 para realizar las versiones 99 de la misma y además crea un nuevo coche, el LMR 99 para los modelos de 1999.

Las dos referencias que faltaban para completar el cuarteto de BMW V12 LM en Le Mans son los dos coches de equipos privados que compitieron en 1999: el coche negro con el número 18 ("HSH"), conducido por los ingleses Thomas Bscher, Steve Soper y Bill Auberlen que terminaron la prueba en quinto lugar y el coche número 19 del "Team Go" japonés (Panasonic), pilotado por Hiro Matsushita, Hiroki Kato y Akihiko Nakaya.



El BMW V12 LM98 negro de los ingleses acabó quinto en las 24 Horas de Le Mans de 1999. (NINCO)

The English black BMW V12 LM98 that obtained the fifth position in Le Mans 24 Hours in 1999 (NINCO).

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50192	BMW V12 LM 98 nº1
Ref. 50193	BMW V12 LM 98 nº2
Ref. 50201	BMW V12 LM 98 "Panasonic"
Ref. 50213	BMW V12 LM 98 "HSH"

THE QUARTET IS COMPLETED NOW

In 1999 NINCO released onto the market two beautiful versions of the car manufactured by BMW in order to win the motoring queen race, the Le Mans 24 Hours. It was logic that BMW decided to make from the said model the two new versions – actually they were the same units- that took part in the following year race under private motor-racing teams, in order to support the two manufactured official cars.

In 1998 BMW failed in its attempt, therefore, it tried again in 99 with a new model, significantly modified in the bodywork style. NINCO, in a very wise move, used the 98models to make the 99 BMW versions, and, in addition to this, it creates a new car, the LMR 99 for the 1999 models.

The two references that were needed to complete the BMW V12 LM quartet in Le Mans were: The private team's two cars that participated in 1999: the black car with the number 18 (HSH), driven by the English Thomas Bscher, Steve Soper, and Bill Auberlen, who obtained the fifth position, and the Japanese "Team Go" (Panasonic) car, number 29, driven by Hiro Matsushita, Hiroki Kato, and Akihiko Nakaya.

Carrera



BMW V12 LMR99 vencedor en las 24 Horas de Le Mans de 1999. (CARRERA)

BMW V12 LMR99, winner in Le Mans 2 Hours in 1999 (CARRERA)

Coches que dejan huella

No cabe duda de que las barquetas BMW que tomaron parte en las ediciones del 98 y 99 de las 24 Horas de Le Mans han dejado huella entre los fabricantes de automóviles en miniatura.

A car very difficult to forget

There's absolutely no doubt that the BMW models that took part in Le Mans 98 and 99 editions have become a landmark among the slot car manufacturers

BMW V12 LMR 1999

VENCEDOR INDISCUTIBLE

En efecto, las barquetas BMW que se vieron en las 24 Horas de Le Mans en 1998 y 1999 han sido reproducidas hasta la saciedad en todas las escalas imaginables. Y evidentemente, también lo están siendo por los fa-

INDISPUTABLE WINNER

In fact, the BMW models that participated in 1998 and 1999 in Le Mans have been reproduced over and over again at all imaginable scales. And, obviously, the slot cars manufacturers are also doing the

bricantes de vehículos de slot. CARRERA es una de las marcas que se ha lanzado a la producción de estos atractivos BMW, especialmente llamativos por su bonita decoración. Esta marca de juguetes alemana está dando un empuje extraordinario a su gama en escala 1/32, tanto en lo que respecta a la calidad, cada vez mayor, como en lo que respecta a la variedad de sus modelos.

La primera y única –de momento-, reproducción del BMW V12 LMR99 corresponde evidentemente al vencedor en la edición de 1999 de las 24 Horas de Le Mans de 1999. Tras el fracaso de 1998, BMW elaboró una barqueta muy eficaz aerodinámicamente y de probada robustez, pues ya había ganado ese año las 12 Horas de Sebring, prueba en la que BMW participó como ensayo para la prueba francesa. Chasis elaborado por Williams, motores ya largamente ensayados en el McLaren F1 y puestos a punto por el prestigiosos preparador alemán Schnitzer, la escudería BMW Motorsport no había dejado nada al azar. El equipo formado por Martini-Dalmas-Winkelhock, grandes especialistas en pruebas de resistencia, dieron a BMW la victoria anhelada.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	BMW V12 LMR99-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Mayo 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Carrera	Trade
posición	Longitudinal	inclined position
tipo	cerrado	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90º	type
piñón (bronce)	8 dientes	pinion (plastic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	61 mm.	length
llanta (cinco brazos)	15x10 mm.	rim (plastic)
neumático (slicks)	21,5x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	59 mm.	Length
llanta (cinco brazos)	15x9 mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	21,5x11 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	regulable longitudinalmente	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico tampografiado	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	92 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	86 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	61 mm.	overall width body
altura total en pista	37 mm.	over-all height in track
longitud total	146 mm.	overal length
peso	85 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 25420	BMW V12 LMR99 – 1º Le Mans 99	

same. CARRERA is one of the makes that has started to produce these attractive BMW, specially striking for its beautiful decoration. This German toys make is committed itself to the 1/32 scale range, both in its ever increasingly quality, and in the variety of its models.

The first and only BMW V12 LMR99 reproduction, up to now, corresponds to the 99 Le Mans 24 Hours' winner. After the 1998 failure, BMW produced a very aerodynamically efficient and sturdy model, since it had won that very same year in the Sebring 12 Hours, race where BMW participated as a trial for the French race.

The BMW Motorsport team didn't leave anything to chance: The chassis manufactured by Williams, engines widely tested in the McLaren F1, and prepared in detail by the prestigious German coach Schnitzer. The Martini-Dalmas-Winkelhock team, great specialists in resistance races, gave the wished victory to BMW.

BMW V12 LMR 1999

Ninco



The winner in Le Mans 24 Hours in 1999, the NINCO's BMW V12 LMR99.

El vencedor en las 24 Horas de Le Mans de 1999, el BMW V12 LMR99 de NINCO.

Continua la saga

Cuando la maquinaria germana se pone en funcionamiento es muy difícil que no consiga el resultado perseguido. BMW, tras su fracaso en el primer intento, consiguió la victoria un año después de forma aplastante.

The saga continues

When the German mechanism comes into action will certainly obtained the pursued results. BMW, after its failure in the first attempt, achieved a categorical victory the following year.



Un accidente a cuatro horas del final le privó de la victoria en Le Mans 99. (NINCO

An accident four hours before the end of the race took away from it the victory in Le Mans 99 (NINCO).

ESCUADRA BMW

En 1998 BMW fracasó en su intento de conseguir la victoria en las 24 Horas de Le Mans debido a un problema bastante absurdo: los rodamientos de rueda perdían la grasa y se gripaban, poniendo en peligro a los pilotos, por lo que el director del equipo BMW ordenó a sus coches retirarse antes de que anocheciera.

En 1999, tras un año entero de preparación y ensayos, la marca alemana consiguió el desquite, consiguiendo la victoria absoluta. Que hubiera sido un doblete si, cuando sólo faltaban cuatro horas para finalizar la prueba, al coche que iba líder no se le hubiera roto la barra estabilizadora, de tal forma que presionaba el acelerador, saliendo el vehículo disparado como un obús hacia el muro más cercano.

NINCO, después de ofrecernos las versiones de la llamativa barqueta BMW del 98, produce las dos nuevas que tomaron parte en las 24 Horas de Le Mans de 1999. Denominadas BMW V12 LMR 99, reproducen el número 15 de los vencedores, el alemán Joachim Winkelhoch, el italiano Pier Luigi Martini y el francés Yannick Dalmas. Este último piloto galo celebraba su cuarta victoria en la clásica prueba francesa. El otro LMR 99, el número 17 que abandonó por accidente cuando iba líder, estaba pilotado por el danés Tom Kristensen, el finlandés J.J. Lehto y el alemán Jörg Müller.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	BMW V12 LMR99-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Julio 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Ninco	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	NC2	type
r.p.m.	18.100	r.p.m.
peso	32 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	9 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	63 mm.	length
llanta (cinco brazos)	15x10 mm.	rim (plastic)
neumático (slicks)	20,8x11,5 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	63 mm.	Length
llanta (BBS)	15x8,3 mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	19x10 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimino 8x5 mm.	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico tampografiado	BODY:
HABITACULO:	piloto cuerpo entero	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	94 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	86,5 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	64,5 mm.	overall width body
altura total en pista	34,5 mm.	over-all height in track
longitud total	147 mm.	overal length
peso	84,3 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 50208	BMW V12 LMR99 "Dell" nº 15
Ref. 50209	BMW V12 LMR99 "Dell" nº 17

BMW SERIES

In 1998 BMW failed to obtain the victory in Le Mans 24 Hours because of a quite absurd problem: The tires rolling were losing grease and, therefore, they seized up, putting the pilots in danger. So, the BMW team manager decided to force its car to dropped out of the race before that very same night.

In 1998, after one whole year of trials and preparation, the German make obtained the absolute victory. However, the BMW got it because, four hours before the end of the race the car in the first position broke the roll bar in such a way that it pushed the accelerator and the vehicle was off as a shot against the nearest wall. NINCO, after releasing the beautiful 98 BMW model versions, produces two new ones that took part in Le Mans 24 Hours in 1999. The so-called BMW V12 LMR 99, reproduces the winners number 15, the German Joachim Winkelhoch, the Italian Pier Luigi Martini, and the French Yannick Dalmas. This last pilo celebrated his fourth victory in the classic French race. The other LMR 99, the number 17 that dropped out of the race because of an accident when it was the leader, was driven b the Danish Tom Kristensen, the Finnish J.J. Lehto, and the German Jörg Müller.

Scalextric Tecnitoys Cadillac Northstar

A los cincuenta años justos de su primera y única participación oficial, Cadillac vuelve a Le Mans, retorno que es el fiel reflejo del interés que esta prueba está despertando nuevamente en los U.S.A.



Un americano en Le Mans

ESPERANZADOR RETORNO

Hace cincuenta años justos (1950), Cadillac tomó parte en las 24 Horas de Le Mans con dos vehículos inscritos por el famoso preparador americano Briggs Cunningham. Un "De Ville" de serie y el modificado spyder apodado "le Monstre" (ver la sección de clásicos de este mismo Anuario), que finalizaron en décima y onceava posición respectivamente. Desde entonces ningún Cadillac había tomado parte en la prueba francesa.

El retorno de los Cadillac a Le Mans se produce en el 2000. Para ello inscribe un equipo oficial compuesto por los dos espectaculares coches plateados del "Team Cadillac/Bill Riley" inscritos en la categoría reina de Le Mans, los LM P 900

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	BMW V12 LMR99-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Julio 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Ninco	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	NC2	type
r.p.m.	18.100	r.p.m.
peso	32 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	9 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	63 mm.	length
llanta (cinco brazos)	15x10 mm.	rim (plastic)
neumático (slicks)	20,8x11,5 mm.	tire (plastic)

A PROMISING RETURN

Exactly fifty years ago (1950), Cadillac took part in Le Mans 24 Hours with two vehicles registered by the famous American coach Briggs Cunningham. A production "De Ville" and a modified spyder called "Le Monstre" (go to the classic section in this Yearbook), that got the tenth and eleventh position respectively. Since that moment no Cadillac took part in the French race.

The Cadillac return to Le Mans happens in 2000, with an official team made up of two spectacular silver cars of the "Team Cadillac/Bill Riley" in the Le Mans top category, the LM P900 (Le Mans Prototypes). At the same time, a second French team,



The gorgeous Cadillac Northstar, reproduced by SCALEXTRIC-TECNITOYS.

El bonito Cadillac Northstar ("estrella del norte"), reproducido por SCALEXTRIC-TECNITOYS.

An american in Le Mans

Exactly fifty years after its first and only official participation, Cadillac comes back to Le Mans, which shows how this race is becoming increasingly famous in the U.S

(Le Mans Prototypes). Al mismo tiempo, un segundo equipo francés, el "Team Dams" inscribía dos Cadillacs totalmente negros patrocinados por Motorola para dar apoyo al equipo oficial.

En carrera, el Cadillac número 4 (Motorola) se convertía en una bola de fuego a causa de la rotura de la bomba de gasolina cuando circulaba a 300 Km/h. Se llevaban disputados...quince minutos de carrera. Este sería el inicio de la debacle Cadillac, que finalizaría al amanecer con problemas mecánicos para el único Cadillac superviviente, cuando luchaba por la cuarta plaza, lejos de los inalcanzables Audi.

El modelo de SCALEXTRIC-TECNITOYS corresponde al coche número 1 del equipo oficial del "Team Cadillac/Bill Riley", pilotado por el francés Frank Lagorce, el norteamericano Buth Leitzinger y el británico Andy Wallace.

EJE DELANTERO-FRONT AXLE:		
longitud	63 mm.	Length
llanta (BBS)	15x8,3 mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	19x10 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimino 8x5 mm.	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico tampografiado	BODY:
HABITACULO:	piloto cuerpo entero	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
DIMENSIONES-SIZE:		
guía eje trasero	94 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	86,5 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	64,5 mm.	overall width body
altura total en pista	34,5 mm.	over-all height in track
longitud total	147 mm.	overal length
peso	84,3 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50208	BMW V12 LMR99 "Dell" nº 15
Ref. 50209	BMW V12 LMR99 "Dell" nº 17

the "Team Dams" registered two Cadillacs completely black promot by Motorola, in order to give suppo to the official team.

During the race, the Cadillac nu 4 (Motorola) became a fire ball because of the fuel pump burst wh it ran at 300 km/h. This happened just... fifteen minutes after the sta That was the beginning of the Cad downfall that finished at dawn with mechanic problems for the last Cadillac survivor, when it fought fo fourth position, far from the untouchable Audis.

The SCALEXTRIC-TECNITOYS' mo corresponds to the number 1 "Cadillac/Bill Riley" official team c driven by the French Frank Lagorce the American Buth Leitzinger, and British Andy Wallace.

Cadillac Northstar

Vuelve General Motors

El Cadillac "Northstar de la marca francesa TOP SLOT.

he French make TOP SLOT's Cadillac "Northstar".

General Motors is back

ESTRELLA DEL NORTE

Desde la década de los años 60, en la cual Ford intentó con éxito la aventura europea, ninguno de los gigantes americanos se había decidido a probar fortuna en Le Mans. General Motors, con el objetivo de respaldar sus intereses en Europa, se marcó en el 2000 el objetivo de triunfar en dicha prueba. Para ello construyó un prototipo totalmente nuevo, denominado Cadillac Northstar (estrella del norte), encargando la elaboración del chasis a Riley & Scott, que ya tenía sobrada experiencia en este tipo de vehículos. El motor un V8 biturbo de 32 válvulas con cambio secuencial de seis velocidades, desarrollado y preparado por la propia GM y por McLaren.

Con vistas a preparar Le Mans, el Cadillac Northstar participó en varias pruebas del "American Le Mans Series", con algún éxito, así como en las 24 Horas de Daytona, auténtico test para la prueba francesa. El coche que nos ofrece la marca francesa TOP SLOT en forma de kit de resina corresponde a los Cadillac "Northstar" oficiales que participaron en las 24 Horas de Daytona del 2000, pudiéndose optar por la decoración de cualquiera de los dos: el coche número 5 pilotado por Andy Wallace, Butch Leitzinger y Frank Lagorce y el número 6 de Wayne Taylor, Eric van der Poele y Max Angelilli. Respectivamente terminaron en los puestos trece y catorce en la clasificación final.



Despiece del kit de resina del Cadillac "Northstar" de TOP SLOT.

The resin kit piece of the TOP SLOT's Cadillac "Northstar".



REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. KIT28	Cadillac "Northstar" Daytona 2000

NORTHSTAR

Since the Sixties, when Ford tried and succeeded in the European adventure, none of the American giants had decided to try Le Mans. General Motor in order to back its interests in Europe put into action the objective of succeeding in the said race in 2000. Therefore, it manufactured a totally new prototype, called Cadillac Northstar, entrusting Riley & Scott the chassis production, because they had a great deal of experience in this type of vehicles. It had a 32 valves V8 biturbocharge engine with a 6-sequenti gearshift, developed and prepared by t very same GM and by McLaren.

In order to prepare itself for Le Mans the Cadillac Northstar took part in several of the "American Le Mans Series" races, with certain success, an in the Daytona 24 Hours, real test for the French race. The French make TOP SLOT presents a resin kit car that corresponds to the official Cadillac "Northstar" that took part in the Daytona 24 Hours in 2000, having the chance of choosing any of the two decorations: The number 5 car, driven Andy Wallace, Butch Leitzinger and Fra Lagorce; and, the number 6, driven by Wayne Taylor, Eric van der Poele and Max Angelilli. Respectively, they obtaine the thirteenth and fourteenth position the final classification.

Ninco Callaway C12

Un bello americano

El Callaway C12 es un bello y espectacular vehículo de líneas muy americanas, no en vano está desarrollado sobre la base del eterno Chevrolet Corvette. Lo que resulta curioso es que este modelo tan "americano" está diseñado en España.

El Callaway C12, un superdeportivo de lujo con motor Chevrolet V8. (NINCO)

The Callaway C12, a luxury super-sport car with a Chevrolet V8 engine (NINCO)

UN CURIOSO NACIMIENTO

El Callaway C12 ha tenido un extraño nacimiento. Creado por una multinacional de origen alemán, la "IVM Engineering" y un conocido preparador norteamericano, Rick Callaway, sobre la base de un Chevrolet Corvette, ha sido el producto de un departamento de ingeniería que la citada empresa germana tiene en las afueras de Barcelona.

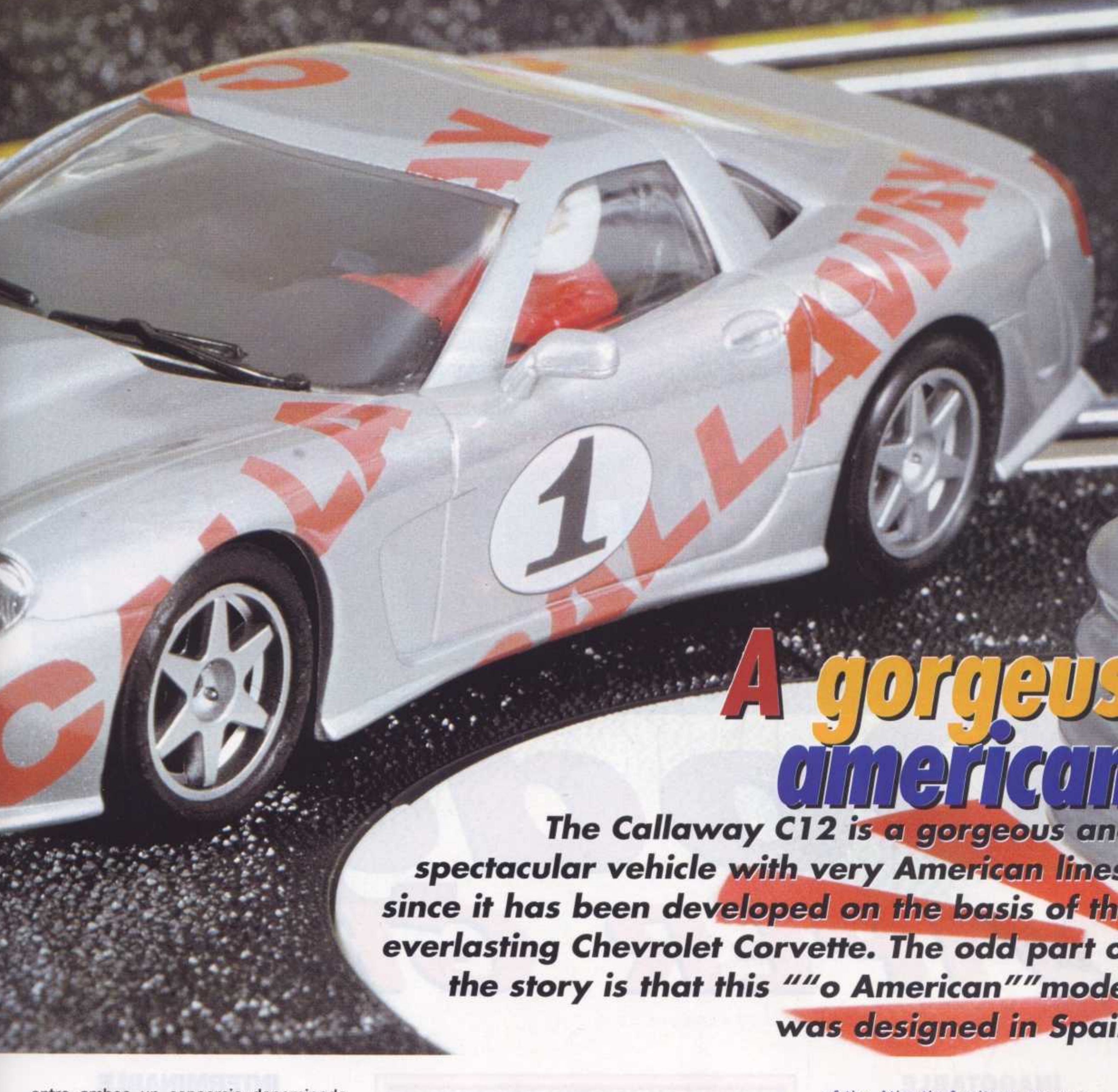
La multinacional, dedicada entre otras muchas cosas a desarrollos de ingeniería, estudios de estilo, desarrollos electrónicos y tecnología de la información, se asoció con el preparador Rick Callaway, muy conocido en este lado del Atlántico por sus numerosas participaciones en las 24 Horas de Le Mans, formando

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Callaway 1998	Real model name/year
Fecha de aparición	Noviembre 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Ninco	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	NC2	type
r.p.m.	18.100	r.p.m.
peso	32 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	9 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	63 mm.	length
llanta (6 radios)	15x10 mm.	rim (plastic)
neumático (slicks)	20,8x11,5 mm.	tire (plastic)

AN ODD BIRTH

The Callaway C12 has had an odd birth. Created by a German multinational, the "IVM Engineering" and a famous American coach, Rick Callaway, on the basis of a Chevrolet Corvette, has been the product of an engineering department of the said German enterprise that is allocated in Barcelona outskirts.

The multinational, dedicated, among others, to engineering development, style studies, electronic developments, and information technology, went into partnership with the coach Rick Callaway, very famous on this side



A gorgeus american

The Callaway C12 is a gorgeous and spectacular vehicle with very American lines, since it has been developed on the basis of the everlasting Chevrolet Corvette. The odd part of the story is that this ""o American"" model was designed in Spain

entre ambos un consorcio denominado Callaway Cars Europe. El resultado ha sido este sofisticado deportivo de lujo que ha heredado el bastidor, el motor y las formas generales del Chevrolet Corvette versión del 97.

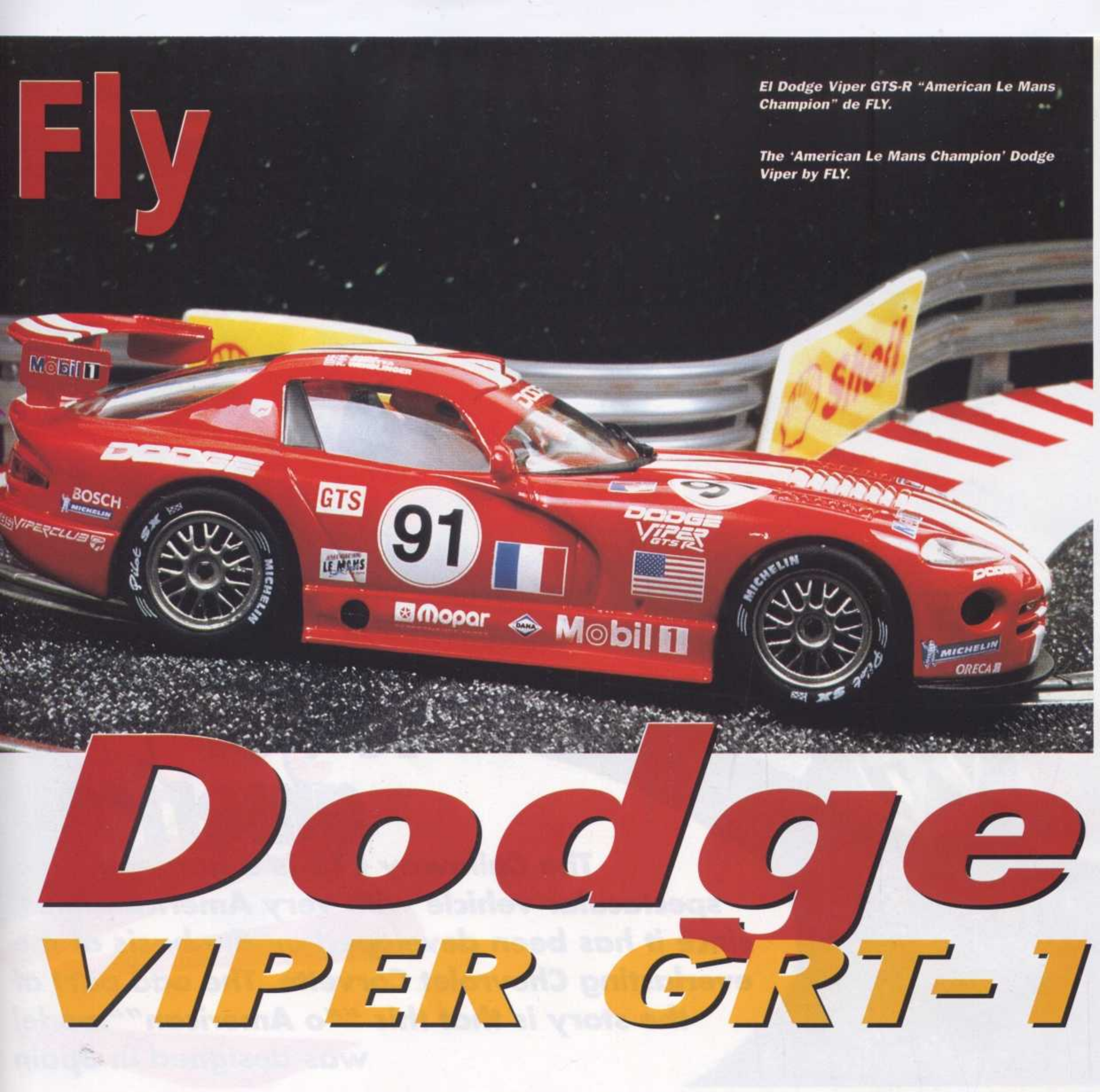
Este modelo ha sido la gran sorpresa del año 2000 de NINCO, una marca que habitualmente suele sorprender con la elección de sus reproducciones. La primera y única versión aparecida por ahora del Callaway C12 corresponde a la decoración que llevaba el coche el día de su presentación en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1998. Lleva la carrocería perfectamente pintada en color gris metalizado, decoración tampografiada y está recubierto todo por una fina capa de barniz.

EJE DELANTERO-FRONT AXLE:		
longitud	63 mm.	Length
llanta (6 radios)	15x8,3 mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	19x10 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimino 1.500 GM	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada-tampografiada	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico-anclajes motor fijos	CHASSIS:
DIMENSIONES-SIZE:		
guía eje trasero	102,5 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	83 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	67,5 mm.	overall width body
altura total en pista	37 mm.	over-all height in track
longitud total	151 mm.	overal length
peso	93,5 gr.	weigh
REFERENCIAS/REFERENCES		
Ref. 50222		Callaway C12 "Silver nº 1"

of the Atlantic for its numerous participations in Le Mans 24 Hours creating a consortium called Callaway Cars Europe. The result has been this sophisticated luxury sport car that has inherited the 97 Chevrolet Corvette version chassis, the engine, and the general style.

This model has been the big NINCO's surprise in 2000, a make that uses to surprise us with its reproduction choices. The first and only Callaway C12, up to the present time, corresponds to the decoration that the car had on its presentation day in the Geneva Motor Show in 1998. It has metallic grey bodywork, tampo-printed decoration, and it is cover with a thin varnish layer.

Fly



El Dodge Viper GTS-R "American Le Mans Champion" de FLY.

The 'American Le Mans Champion' Dodge Viper by FLY.

Dodge VIPER GRT-1

INAGOTABLE DODGE VIPER

El Dodge Viper fue el primer coche fabricado por FLY en su historia, en 1996. Desde entonces el Viper ha sido constantemente rejuvenecido y en el 2000 nada menos que cuatro nuevas referencias vienen a engrosar la ya larga lista de versiones de este modelo. Es, de largo, el vehículo de FLY con más referencias diferentes en el mercado.

La primera corresponde al Viper rojo del equipo Oreca, vencedor en 1999 de la serie "American Le Mans" que se disputa en los E.E.U.U., además de vencer, con sus pilotos Wendlinger, Dupuy y Beretta en las 24 Horas de Daytona del 2000.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. A1	Dodge Viper GTS-R "Daytona 96" nº 98
Ref. A2	Dodge Viper GTS-R "Daytona 96" nº 96
Ref. A3	Dodge Viper GTS-R "Le Mans 94" nº 41
Ref. A4	Dodge Viper GTS-R "Le Mans 94" nº 40
Ref. A5	Dodge Viper GTS-R "Campeón del Mundo 97"
Ref. A6	Dodge Viper GTS-R "Silverstone 98"
Ref. A7	Dodge Viper GTS-R "Ring 98"
Ref. A8	Dodge Viper GTS-R "Silverstone 99" nº99
Ref. A81	Dodge Viper GTS-R "Silverstone 99" nº70
Ref. A82	Dodge Viper GTS-R "3º Silverstone 99"
Ref. A83	Dodge Viper GTS-R American Le Mans Champion 99
Ref. A85	Dodge Viper GTS-R "Le Mans 99"
Ref. A86	Dodge Viper GTS-R "Chamberlain Daytona 2000"
Ref. A9	Dodge Viper GTS-R "British GT Champion"
Ref. E1	Dodge Viper GTS-R "Guía Slot Racing"
Ref. E2	Dodge Viper GTS-R "Pace Car-MINI AUTO"
Ref. E5	Dodge Viper GTS-R "F.C. Barcelona"
Ref. E81	Dodge Viper GTS-R IV Salón Modelismo Madrid

INTERMINABLE DODGE VIPER

The Dodge Viper was the first car manufactured by FLY, in 1996. Since then the Viper has been constantly rejuvenated, and not least than four new references have been released in 2000, to make even larger the list of this model versions. It is, with a great difference, the FLY´s vehicle with more different references onto the market.

The first reference corresponds to the red Oreca team Viper, winner in 1999 of the 'American Le Mans' that takes place in EEUU, and, in addition to this, it won the Daytona 24 Hours in 2000, driven by Wendlinger, Dupuy and Beretta.

One of the most attractive of the long list of Dodge Vipers reproduced by FLY is

Uno de los más atractivos entre los ya numerosos Dodge Viper reproducidos por FLY es el "Playstation" del equipo "Paul Belmondo Racing", propiedad del citado actor francés, que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1999 (categoría LMGTS), pilotado por Clericó-Lagniez-Martinolle.

La tercera referencia del año corresponde a un Viper del "Team Chanberlain" que disputó también las 24 Horas de Daytona del 2000, conducido por Messeley, Seiler-Brun y Hugenholtz. Pintado con una amalgana de colores realmente vistosos aunque bastante difíciles de combinar entre sí, forma un puzzle de colores que no pasa desapercibido precisamente...



El coche del equipo "Paul Belmondo Racing" en las 24 Horas de Le Mans de 1999. (FLY)

The 'Paul Belmondo Racing' team car, in the Le Mans 24 Hours in 1999. (FLY)



the 'Playstation'. This model belongs to the 'Paul Belmondo Racing' team, property of the said French actor, and it took part in the Le Mans 24 Hours in 1999 (LMGTS category) driven by Clericó-Lagniez-Martinolle.

The third reference of the year corresponds to a 'Team Chamberlain' Viper, that also competed in the Daytona 24 Hours in 2000, driven by Messeley, Seiler-Brun and Hugenholtz. It has a very rare combination of bright colours formin

Realmente no pasa desapercibido este Viper, con una mezcla de colores imposible. (FLY)

It doesn´t go unnoticed at all with such a impossible combination of colours. (FLY)

Por último, con motivo de la celebración del IV Salón del Modelismo de Madrid, FLY realizó una edición especial limitada del Dodge Viper GTS-R, reproduciendo el coche propiedad del piloto Rafa Barrios (uno de los propietarios de FLY), en color rojo con dos franjas longitudinales plateadas y matriculado en Madrid.



La edición especial limitada conmemorativa del IV Salón de Modelismo de Madrid. (FLY)

The special limited edition in commemoration of the IV Model-making Show in Madrid. (FLY)

Ninco F-50

El F-50 "Sponsors" de NINCO.

The NINCO´s 'Sponsor' F-50.

SE BUSCA SPONSOR

El F-50, vehículo fabricado para celebrar el cincuentenario de la mítica marca italiana, es un extraordinario modelo construido con tecnología sacada directamente de la Fórmula 1. NINCO lo reprodujo por primera vez hace unos cuatro años, y desde entonces el molde ha sido muy poco aprovechado. Solamente tres han sido las referencias aparecidas de este bonito modelo, la última en el 2000. Denominada "Sponsor", reproduce un F-50 de los diversos que han tomado parte en los campeonatos GT, que luce en su carrocería unos anagramas con la palabra "sponsor" (patrocinador), anunciando que ese espacio está disponible para tal destino. No sabemos la suerte que corrió el citado vehículo y si finalmente consiguió su objetivo...

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50123	F-50 "nº50"
Ref. 50124	F-50 "Shell"
Ref. 50217	F-50 "Sponsors"



A SPONSOR IS REQUIRED

The F-50, a vehicle produced in order to commemorate the mythical Italian make fiftieth anniversary, is an extraordinary model manufactured with technology taken directly from the Formula 1. NINCO released it for the first time four years ago, and since then the work has not been very well used. There have been just three references of this lovely model, the last one released in 2000. It is called 'Sponsor' and it reproduced one of the many F-50 that took part in the GT Championships: it shows anagrams in the bodywork with the word 'sponsor', announcing that the space is available for that very same aim. We don´t know what happened to the said vehicle, neither whether it achieved its goal...

El F-355 GTB "OKI", con su original t
"pintado". (PROSLOT

The 'OKI' F-355 GTB, with its original
painted top. (PROSLOT)

F-355 GTB

Proslot

LLAMATIVAS DECORACIONES

Tres nuevas versiones del F-355 GTB de PROSLOT, sacadas de la Challenge que se disputa con este bonito gran turismo, en donde los fabricantes de miniaturas tienen un vivero inagotable de vistosas decoraciones. En primer lugar aparece un 355 referenciado como "OKI", en color azul oscuro y con un "cuadro" de un surfista pintado en el techo; a continuación el denominado "Parfume", en color negro y promocionando el perfume exclusivo de la marca Ferrari en su carrocería; por último la versión "Cream", en la que destaca la figura de Pluto en el techo del coche rojo. Parece que PROSLOT

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 1009	F-355 GTB "Challenge Cup"
Ref. 1010	F-355 GTB "Vamag"
Ref. 1016	F-355 GTB "OKI"
Ref. 1017	F-355 GTB "Parfume"
Ref. 1018	F-355 GTB ""Cream"



STRIKING DECORATIONS

There are three new versio
of the PROSLOT´s F-355
taken from the Challenge,
competition where this
beautiful private car can be seen
where the slot manufacturers ha
an endless source of striking
decorations. First of all, there is
355 with the reference 'OKI', in
blue and with the picture of a su
in the top; then we find the so-ca
'Parfume' model, in black and
promoting the Ferrari´s exclusive
perfume in the bodywork; the las
one is the 'Cream' version, in re
and with a picture of Pluto in the
It seems that PROSLOT has deci

se ha decidido a reproducir las decoraciones más llamativas y originales de esta colorista y prestigiosa Challenge.

to choose and reproduce the most striking and original decorations of the colourist and prestigious Challenge.

Haciendo propaganda del perfume exclusivo de Ferrari en la carrocería de este F-355 GTB de PROSLOT.

Promoting the Ferrari´s exclusive perfume in the bodywork of this F-355 GTB by PROSLOT.



El protagonista de este F-355 de PROSLOT (ver techo del coche), es sobradamente conocido. (PROSLOT)

The star of this PROSLOT´s F-355 (see top of the car) is very well known. (PROSLOT)

Superslot Scalextric Hornby

The last SUPERSLOT´s Ford Mondeo reproduces the official team car in the BTCC.

El último Ford Mondeo aparecido de SUPERSLOT reproduce el coche del equipo oficial en el BTCC.

Ford MONDEO

"TOURING CARS"

Un nuevo Ford Mondeo fabricado por SUPERSLOT aparece en el 2000, reproduciendo el coche del equipo oficial de la marca en el BTCC de 1999. Pilotado por el francés Alain Menu, tuvo escasos éxitos a lo largo de la temporada, acabando en una muy discreta onceava posición en la clasificación final del certamen. El Ford Mondeo forma, junto al Renault Laguna, el Audi A4 y el Opel Vectra una muy interesante serie que permite al aficionado reproducir los campeonatos europeos de turismos. Estos ya veteranos moldes de SUPERSLOT han recibido en su dilatada existencia muchas decoraciones y forman una parrilla de salida realmente numerosa, atractiva y colorista.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. H163	Ford Mondeo Cosworth
Ref. H579	Ford Mondeo "Dagen 2"
Ref. H746	Ford Mondeo "Valvoline"
Ref. H2072	Ford Mondeo Sport
Ref. H2090	Ford Mondeo "Shell"
Ref. H2170	Ford Mondeo "Oficial 98"
Ref. H2172	Ford Mondeo "Oficial 99"



'TOURING CARS'

A new Ford Mondeo manufactured by SUPERSLO has been released in 2000, reproducing the official make team car in the BTCC in 1999. Driven the French Alain Menu, it didn´t succe that much in the season, ending in a very discreet eleventh position in the competition final classification. The Fo Mondeo forms, alongside with the Renault Laguna, the Audi A4, and the Opel Vectra, a very interesting series t allows the fan to reproduce the Europe private Cars competitions. These alrea veteran SUPERSLOT works have receiv many decorations in its long life, and they form a really numerous, attractive and colourist starting grid.

Joest-Porsche LMP "Sodermodell". (FLY)

Sordermodell' Joest-Porsche LMP. (FLY)

Joest Porsche Fly

"SORDERMODELL 2000"

El Joest Porsche fue un coche construido única y exclusivamente para disputar las 24 Horas de Le Mans. Inscrito en la categoría Sport WSC en la edición de 1996 como refuerzo del equipo oficial Porsche, acabó la prueba por delante de los coches del equipo oficial de la marca, ganando la prueba gracias a su gran regularidad. Desarrollado por Joest, uno de los equipos más veteranos de los que disputan las pruebas de resistencia, su victoria fue tan inesperada como merecida, pues la carrera estaba "reservada" para un nuevo triunfo de los Porsche oficiales. En 1997 Joest repitió la experiencia, aunque ya contaba de salida entre los favoritos. Y repitió triunfo.

FLY ya tenía en catálogo los vencedores de las 24 Horas de Le Mans de 1996 y 1997. En el 2000 –después de un año en blanco-, aparece una versión del Joest Porsche en color rojo y negro denominada "Sordermodell-2000" (Nuevo modelo), en edición especial limitada.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. A41	Joest Porsche "1° Le Mans 96"
Ref. A42	Joest Porsche "1° Le Mans 97"
Ref. A43	Joest Porsche "Test Car"
Ref. E42	Joest-Porsche LMP "Sordermodell 2000"



'SORDERMODELL 2000'

The Joest Porsche was a car manufactured with the only goal of taking part in the Le Mans 24 Hours. Registered in the Sport WSC category in the 1996 edition as a reinforcement of the Porsche official team, it finished the race in front of the official make team cars, winning it thanks to its great regularity. Developed by Joest, one of the most veteran teams that take part in the resistance races, its victory was as unexpected as worthy, since the race was 'reserved' for a new success of the official Porsches. In 1997 Joest tried again, although this time it was considered one of the favourite, and, obviously, it won again.

FLY had already the Le Mans 24 Hours 1996 and 1997 winners in its catalogue. In 2000, after one year of absence, a new Joest Porsche version is released, in red and black, called 'Sordermodell-2000', in a special limited edition.

Fly



El bonito y voluptuoso Marcos LM 600, vers
Mans 95" de FLY

*The gorgeous and voluptuous Marco
600, 'Le Mans 95' version by FLY*

Marcos LM 600

UN NUEVO MARCOS

Una sola referencia del bonito y voluptuoso Marcos LM 600 aparece en el 2000. Se trata de un equipo inglés que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1995. El Marcos sigue siendo, a pesar de ser un molde ya bastante reproducido, uno de los más espectaculares GT de entre todos los que actualmente se fabrican en el mundo del slot.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. A21	Marcos 600 "Le Mans 96"
Ref. A22	Marcos 600 "Le Mans 95"
Ref. A23	Marcos 600 "Brands Hatch 97"
Ref. A24	Marcos 600 "Donington 97"
Ref. A25	Marcos 600 "Azlan"
Ref. A26	Marcos 600 "Le Mans 95" nº71
Ref. E21	Marcos 600 "Edición limitada UK"
Ref. E22	Marcos 600 "Edición limitada Autopista"
Ref. E23	Marcos 600 "Edición limitada Bélgica"
Ref. E24	Marcos 600 "Edición especial cromado"
Ref. E25	Marcos 600 "Edición especial Mini Auto"

A NEW MARCOS

Just one reference of the gorgeous and voluptuous Marcos LM 600 has appea in 2000. It is an English te that took part in the Le Mans 24 Hours in 1995. The Marcos is sti one of the most spectacular GT among all the cars that are manufactured nowadays in the sl world, although it has been reproduced many times.

Nissan R390 GT1



Uno de los coches más bonitos que se han visto en Le Mans en los últimos años, este Nissan R390 GT1 azul. (TEAM SLOT)

Blue Nissan R390 GT1, one of the most beautiful cars that took part in Le Mans in recent years. (TEAM SLOT)

Sueño inalcanzable

Las 24 Horas de Le Mans se convirtieron en los años 90 en una auténtica obsesión para los constructores de automóviles japoneses. Nissan fue uno de los tres –junto a Toyota y Mazda- que más lo persiguió. Sin embargo, todavía no lo ha logrado.

Unreachable dream

The Le Mans 24 Hours became a real obsession for the Japanese vehicles manufacturers in the Nineties. Nissan was one of the three –alongside with Toyota and Mazda- that went for it more. Nonetheless, it didn´t get it yet.

Team Slot

UN PRECIOSO GT1

TEAM SLOT ha reproducido en plástico uno de los últimos intentos de Nissan de conseguir la tan apreciada victoria en Le Mans. Cuatro versiones distintas han aparecido de este japonés, correspondiendo a las decoraciones vistas en la prueba francesa en el 97 y en el 98, además de una versión de calle en color azul oscuro metalizado.

El Nissan azul "de calle" corresponde a la unidad que Nissan tuvo que fa-

A BEAUTIFUL GT1

TEAM SLOT has reproduced one of the last Nissan attempts to obtain the so valued victory in Le Mans. Four different versions of this Japanese model have been released, corresponding to the decorations of the French race in 97 and 98, and also a road car version in a metallic dark blue.

The blue 'road car' Nissan corresponds to the unit that Nissan

bricar para que el R390 pudiera ser admitido en categoría GT1, ya que es indispensable para ello que al menos un vehículo esté perfectamente homo-

De poco le sirvieron a este Nissan las inscripciones de apoyo que llevaba en el capó trasero. (TEAM SLOT)

The encouragement inscriptions that this Nissan had in the rear hood didn´t work out very well. (TEAM SLOT)

had to produce in order for the R3 to be admitted in the GT1 category since one vehicle, at least, has to approved to run on roads. The only

Estos fueron los primeros colores con los que apareció en público el Nissan R390 GT1 en 1997. (TEAM SLOT)

These were the first colours of the Nissan R390 GT1 in 1997. (TEAM SLOT)



Unidad "de calle" fabricada por Nissan para poder homologar el R390 en categoría GT1. (TEAM SLOT)

Road car' version, manufactured by Nissan to approve the R390 in the GT1 category. (TEAM SLOT)

logado para circular por carretera. La única diferencia con el coche de carreras estribaba en la supresión del enorme alerón trasero, aunque TEAM SLOT lo ha mantenido en su reproducción.

El Nissan R390 GT1 número 32 es uno de los tres vehículos en azul cielo que Nissan inscribió en la edición de 1998 de la carrera francesa. Pilotado por el equipo cien por cien japonés compuesto por Hoshino-Suzuki-Kageyama, finalizó la prueba en una meritoria tercera posición.

El Nissan verde con el número 33 es el cuarto coche inscrito por la marca en las 24 Horas de Le Mans de 1999. Este cambia el color azul de los otros tres por el verde y plata y lleva en la carrocería unas inscripciones de ánimo de aficionados japoneses, las cuales tampoco le sirvieron de mucho. Terminó la prueba en décimo lugar, por detrás de todos los demás coches inscritos por la marca.

Por último, el número 23, (Nissan quiere decir en japonés 23), en negro y rojo en el debut del R390 GT1 en las 24 Horas de Le Mans de 1997, pilotado por los japoneses Kageyama y Hoshino y el francés Comas, que finalizaron en doceava posición.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Nissan R390 GT1-1997	Real model name/year
Fecha de aparición	Mayo 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Team Slot	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	TS-4 "Inferno"	type
r.p.m.	30.000	r.p.m.
peso	24 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (latón)	10 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	62 mm.	length
llanta (plástico)	14x8 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	60 mm.	Length
llanta (plástico)	14x8 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	neodimio cilíndrico x 2	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	95 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	82,5 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	63 mm.	overall width body
altura total en pista	34,5 mm.	over-all height in track
longitud total	147 mm.	overal length
peso	78 gr.	weigh
REFERENCIAS/REFERENCES		
Ref. 10801		Nissan R390 GT1 azul
Ref. 10802		Nissan R390 GT1 "33"
Ref. 10803		Nissan R390 GT1 "32"
Ref. 10804		Nissan R390 GT1 "prototipe 97"

difference with the racing car was the absence of a large rear aileron, although TEAM SLOT has decided to keep it in the reproduction.

The number 32 Nissan R390 GT1 is one of the three vehicles in a sky blue that Nissan registered in the 1998 edition of the French race. Driven by the 100% Japanese team formed by Hoshino-Suzuki-Kageyama, finished the race in an admirable third position.

The number 33 green Nissan is the fourth car registered by the make in the Le Mans 24 Hours 1999 edition. This one changes the characteristic blue of the other models for the green and silver and it has the encouragement inscriptions of the Japanese fans, that didn´t work out very much. It obtained the tenth position, behind all the other make cars.

Finally, number 23, (Nissan means 23 in Japanese), in black and red in the R390 GT1 debut in the Le Mans 24 Hours in 1997, driven by the Japanese Kageyama and and Hoshino and the French Comas, who obtained the twelfth position.

Opel Vectra del Campeonato Alemán de Turismos (STW) fabricado por SUPERSLOT

Opel Vectra in the German Private Cars Championship (STW), manufactured by SUPERSLOT.

Superslot Scalextric Hornby

Opel VECTRA

TURISMOS DE COMPETICION

Dos nuevos Opel Vectra han sido producidos por SUPERSLOT en el 2000. Vauxhall Vectra para la marca original, Hornby Hobbies, compañía inglesa que posee actualmente los derechos sobre la originaria marca Scalextric en todo el mundo excepto en España, aquí comercializados bajo la denominación de SUPERSLOT. Los dos Opel –o Vauxhall para el mercado británico-, reproducidos corresponden al vehículo utilizado por el piloto privado Uwe Alzen en el STW o Campeonato Alemán de Turismos, con los colores de la marca de cervezas Warsteiner. En la reproducción se ha sustituido la leyenda de dicha marca por la de "Westminster" debido a la legislación vigente sobre publicidad de bebidas alcohólicas en los juguetes.

La segunda referencia corresponde a la reproducción del coche del equipo oficial, conducida por el piloto inglés John Cleland en el BTCC (Campeonato Británico de Turismos).



El Opel Vectra del equipo oficial de la marca en el BTCC de 1999. (SUPERSLOT)

The official team make Opel Vectra in the BTCC in 1999. (SUPERSLOT)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2000	Opel Vectra "Promark"
Ref. H2001	Opel Vectra "J. Cleland"
Ref. H2003	Opel Vecra "Team Ibérico"
Ref. H2084	Opel Vectra "Masterfit"
Ref. H2085	Opel Vectra "Motor Sport"
Ref. H2144	Opel Vectra "Works STW n°3"
Ref. H2303	Opel Vectra "Masterfit n°8"

COMPETITION PRIVATE CARS

Two new Opel Vectra have b reproduced by SUPERSLOT 2000 – Vauxhall Vectra for original make, Hornby Hobb English company that currently has rights on the original Scalextric ma the whole world, but in Spain, mar here under the SUPERSLOT denomination. The two reproduced – or Vauxhall for the British market correspond to the vehicle used by private pilot Uwe Alzen in the STW German Private Cars Championshi with the colours of the beer make Warsteiner. The make legend has substituted in the reproduction by 'Westminster', due to current legislation that forbids alcoholic dr to be published in toys.

The second reference correspon the reproduction of the official tear driven by the English John Cleland i BTCC (British Private Cars Championship).

Fly

Panoz GTR-1 “Road Car” en un extraño color dorado. (FLY

Panoz GTR-1 ‘Road Car’ in a rare golden.

PANOZ GTR-1

UN PANOZ DORADO

La política de producción de FLY a lo largo del 2000 ha sido ciertamente impresionante. Han sido utilizados absolutamente todos los viejos moldes de la marca, a excepción de los de los Ferrari, por los problemas de exclusivas que todos los aficionados saben. El Panoz GTR-1 ha recibido una sola versión, aunque la decoración aparecida no reproduce ningún vehículo de competición, sino que se trata de un modelo de calle, convenientemente matriculado, en un extraño color dorado y referenciado por FLY como “Road Car”.



REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. A61	Panoz Esperante GTR-1 LM97 nº 54 blanco
Ref. A62	Panoz Esperante GTR-1 LM97 nº 52 negro
Ref. A63	Panoz Esperante GTR-1 Daytona 98 nº 99 plata
Ref. A64	Panoz Esperante GTR-1 LM97 nº 55 blanco
Ref. A65	Panoz Esperante GTR-1 Test Car Le Mans 98
Ref. A66	Panoz Esperante GTR-1 “Road Car”
Ref. E61	Panoz Esperante GTR-1 “Cromo”
Ref. E63	Panoz Esperante GTR-1 “Edition Spéciale France”

A GOLDEN PANOZ

FLY´s production policy in 2000 has been absolutely amazing. All the old make works have been used, except the Ferraris, because of the obvious exclusive rights problems. The Panoz GTR-1 has only one version, although the decoration does not reproduce any competition vehicle, but a road car model, conveniently registered, in a rare golden and referenced by FLY as ‘Road Car’.

Fly



El primer Panoz LMR-1 que salió al mercado (no la primera referencia), en color totalmente negr (FLY)

The first Panoz LMR-1 released onto the marke (not the first reference), in black. (FLY)

PANOZ LMP-1

Panoz sigue siendo sinónimo de originalidad. Cuando ya hace muchos, muchísimos años que los biplazas de competición y los coches que participan en los campeonatos de resistencia habían establecido como única alternativa posible el motor trasero, Don Panoz, se atreve a fabricar un biplaza con motor delantero.

Panoz is still synonym of originalit When the competition two-seater and the cars that take part in the resistance races had established a rear engine as the only alternative many, many years ago, Don Panoz dares to manufactured a two-seat with front engine.



Primera experiencia en Le Mans: Brabham-Bernard-Leitzinger llegaron a ir cuartos. Acabaron séptimos. (FLY)

First experience in Le Mans: Brabham-Bernard-Leitzinger reached the fourth position, but they finished in the seventh position. (FLY

AN ORIGINAL TWO-SEATER

It wouldn´t have been more than an anecdotal production if the Panoz LMP-1 hadn´t obtained the victory in of the races of the so-called American Le Mans in mid 1999.

The Panoz LMR-1 was the natural evolution of the GT-1, with Ford engines and chassis manufactured by the famous Reynard make. They registered themselves in the Le Mans 24 Hours in 1998, which was their biggest aim, and they were fighting fiercely in the first hours with the powerful Toyota, Mercedes and BMW teams, positioning at a certain time a Toyota in the fourth place...

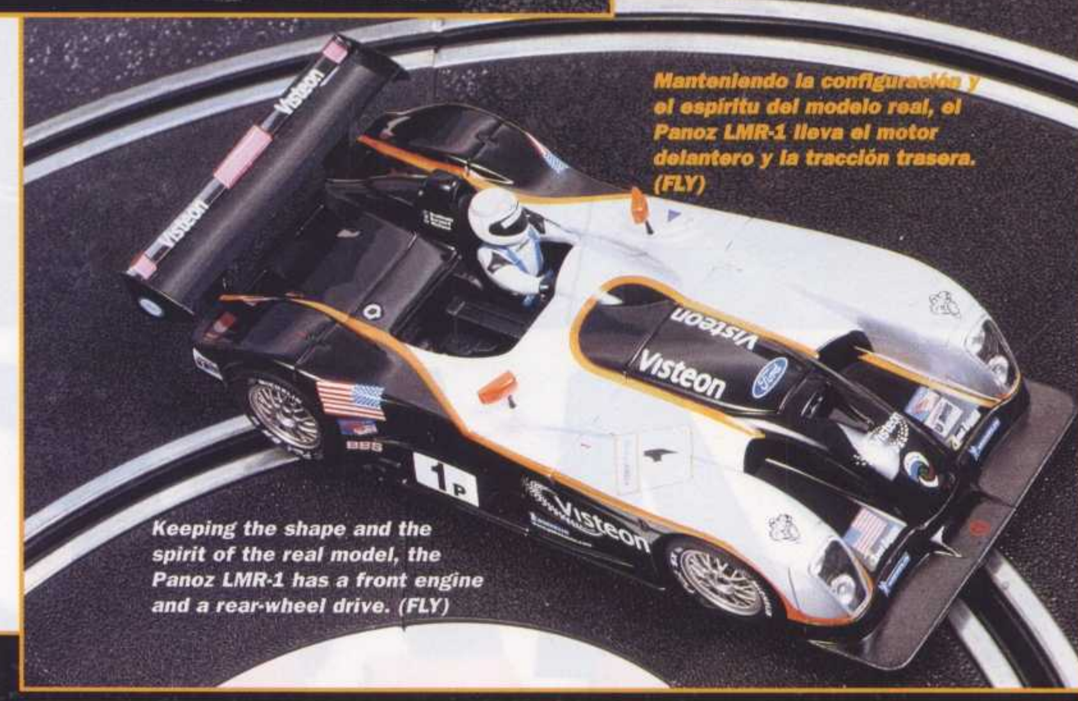
The FLY decorations start with a totally black model that took part in a

UN ORIGINAL BIPLAZA

Y no pasaría de ser una realización anecdótica sino fuera porque a mediados de 1999 el Panoz LMP-1 consigue la victoria en una de las carreras de la denominada American Le Mans.

El Panoz LMR-1 era la evolución natural del GT-1, con motores Ford y chasis fabricados por la prestigiosa marca Reynard. Inscritos en las 24 Horas de Le Mans de 1998, su máximo objetivo, estuvieron batallando en las primeras horas con los poderosos equipos de Toyota, Mercedes y BMW, llegando a ir situado un Panoz en cuarta posición...

Las decoraciones de FLY se inician con un modelo completamente negro que tomó



Manteniendo la configuración y el espíritu del modelo real, el Panoz LMR-1 lleva el motor delantero y la tracción trasera. (FLY)

Keeping the shape and the spirit of the real model, the Panoz LMR-1 has a front engine and a rear-wheel drive. (FLY)



Le Mans 2000: apellidos con historia, Andretti-Brabham-Magnusen, no consiguieron mejorar el resultado del 99. (FLY)

Le Mans 2000: surnames with history, Andretti-Brabham-Magnusen, didn´t managed to improve the 99 results. (FLY)

Uno de los coches de slot más bonitos que se han fabricado jamás: el Panoz LMP-1 del "Team Dragon". (FLY)

One of the most beautiful slot cars ever: the 'Team Dragon' Panoz LMP-1. (FLY

Panoz LMP-1 "Páginas amarillas" número 2, de FLY.

Number 2 'Yellow Pages' Panoz LMP-1 by FLY.



Panoz LMP-1 "Páginas amarillas" número 3, de FLY
Number 3 'Yellow Pages' Panoz LMP-1 by FLY.

parte en una serie de carreras denominada "Petit Le Mans" en 1999, consiguiendo en este certamen la primera victoria para el Panoz LMR-1. Estas pruebas, impulsadas por el propio creador de la escudería, trataban de revivir el espíritu de la prueba francesa en otras ciudades.

Sin embargo, el grueso de las decoraciones de FLY corresponden a las participaciones de los Panoz en Le Mans. En negro y plata, con el número 12, el coche de Brabham-Bernard-Leitzinger que en la edición de 1999 llegó a ir en cuarto lugar pero que, tras diversos problemas, acabó la prueba en séptima posición.

El Panoz LMR-1 número 11 en color rojo y negro tomó parte en la edición del 2000 de las 24 Horas de Le Mans, conducido por Andretti, Brabham y Magnussen, debiendo retirarse. Hay que citar que uno de los patrocinadores de este coche era FLY y que llevaba el anagrama de esta marca en los retrovisores. De esa misma edición de la prueba francesa, FLY ha realizado una decoración realmente atractiva y espectacular: la del coche de los japoneses del "TV Asahi Team Dragon", con varios dragones dorados pintados sobre su blanca carrocería. Pilotado por Tsuchiya-Iida-Kondoh, terminó la prueba en octava posición. Este es uno de los coches de slot más bonitos y espectaculares que se han realizado jamás.

Por ultimo, FLY saca al mercado la decoración, también en negro y plata, pero con los ribetes en naranja, del coche que consiguió ganar la clasificación final de las series "Petit Le Mans" en 1999 (número 1P).

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Panoz LMP1-1999	Real model name/year
Fecha de aparición	Septiembre 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	Delantero longitudinal	inlined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	15 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (latón)	8 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	62 mm.	length
llanta (plástico)	17x10,5 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	21x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	60 mm.	Length
llanta (BBS)	16x9mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	20x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintado	BODY:
HABITACULO:	piloto cuerpo entero	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	94 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	89 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	62 mm.	overall width body
altura total en pista	33 mm.	over-all height in track
longitud total	146 mm.	overal length
peso	75 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. A91	Panoz LMP-1 Le Mans 99
Ref. A92	Panoz LMP-1 Petit Le Mans 99
Ref. A93	Panoz LMP-1 Petit Le Mans Champion
Ref. A94	Panoz LMP-1 Le Mans 2000 n°22
Ref. A95	Panoz LMP-1 Le Mans 2000
Ref. T3	Panoz LMP-1 "Páginas amarillas" n°2
Ref. T4	Panoz LMP-1 "Páginas amarillas" n°3

series of races called the 'Petit Le Mans' in 1999, obtaining in this competition the first victory for the Panoz LMR-1. These races, promoted by the creator of the motor-racing team, were trying to revive the spirit of the French races in other cities.

However, most of FLY decorations correspond to the Panoz participation in Le Mans. In black and silver, with the number 12, the Brabham-Bernard-Leitzinger car that, in the 1999 edition, reached the fourth place, but due to several problems, finished the race in the seventh position.

The number 11 Panoz LMR-1, in red and black, that took part in the Le Mans 24 Hours in 2000, driven by Andretti, Brabham and Magnussen, but that dropped out of the race. One of this car´s promoters was FLY, and the model had the make anagram in the mirrors. From this very same edition of the French race, FLY has produced a very attractive and spectacular decoration: the 'TV Asahi Team Dragon' Japanese car decoration, with several golden dragons on the white bodywork. Driven by Tsuchiya-Iida-Kondoh, it finishes the race in the eighth position. This is one of the most gorgeous and spectacular slot cars ever.

Finally, FLY released onto the market the decoration of the car that won in the 'Petit Le Mans' series in 1999, in black and silver as well, but with the trimmings in orange (number 1P).

Scalextric Tecnitoys



El coche del Club Scalextric en el 2

The Scalextric Club car in 2000.

Porsche 911 GT1

CLUB SCALEXTRIC

El único Porsche 911 GT1 que ha aparecido en el 2000 de SCALEXTRIC-TECNITOYS es la ya tradicional edición que realiza esta marca para los nuevos socios del Club Scalextric, en color azul metalizado.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6006	Porsche 911 GT1 "Mobil"
Ref. 6015	Porsche 911 GT1 "Pennzoil"
Ref. ——	Porsche 911 GT1 Club Scalextric

SCALEXTRIC CLUB

The only SACALEXTRIC-TECNIT Porsche 911 GT1 that has appeared in 2000 is the alre traditional edition produced b the make for the new members of th Scalextric Club, in a metallic blue.

Superslot
Scalextric Hornby

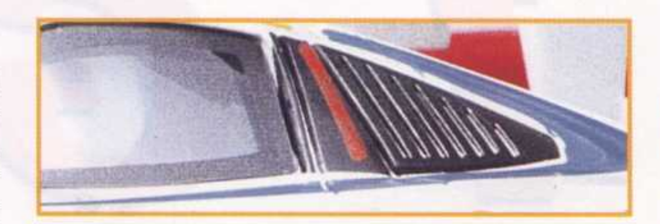
El Porsche 911 GT1 del "Team Champion", un asiduo de la temporada en los U.S.A. (SUPERSLOT)

The 'Team Champion' Porsche 911 GT1, a regular in the USA season. (SUPERSLOT)

Porsche 911 GT1

"MADE IN U.S.A."

Sólo una nueva decoración del Porsche 911 GT1 de SUPERSLOT ha aparecido en el 2000. Se trata del GT1 "Evo" del "Team Champion", con la decoración que llevaba en las 24 Horas de Daytona de 1999, pilotado por tres grandes especialistas en pruebas de resistencia, el belga Tierry Boutsen, el alemán Dieter Muller y el francés Bob Wolleck. Este equipo, del mayor importador de Porsche en los E.E.U.U., es ya un clásico de la temporada norteamericana, asiduo participante de las "American Le Mans Series".



REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2045	Porsche 911 GT1 "Works Livery 1997"
Ref. H2089	Porsche 911 GT1 "Konrad Motorsport"
Ref. H2092	Porsche 911 GT1 "BMS"
Ref. H2190	Porsche 911 GT1 "IBM"
Ref. H2191	Porsche 911 GT1 "Playstation"
Ref. H2202	Porsche 911 GT1 "100+"
Ref. H2188	Porsche 911 GT1 "Team Champion"

'MADE IN USA'

Only a new decoration of the SUPERSLOT Porsche 911 GT1 has been released in 2000. It is the 'Team Champion' GT1 'Evo', with the decoration of the Daytona 24 Hours in 1999, driven by the three main specialists in resistance races, the Belgian Tierry Boutsen, the German Dieter Muller and the French Bob Wolleck. This team, owned by the biggest Porsche importer in the USA, is a classic in the American season, regular participant in the 'American Le Mans Series'.

Fly

The Evo Penzzoil Porsche 911 GT1, FLY´s 'British Championship-99'.

El Porsche 911 GT1 Evo Penzzoil, "B Championship-99" de FLY.

Porsche 911 GT EVOLUTION

EDICIONES ESPECIALES

Una sola decoración real del Porsche 911 GT1 Evolución de FLY aparece en el 2000. El resto son ediciones especiales, muy coloristas y atractivas pero que son realizadas para su comercialización en el extranjero y dificilmente se pueden encontrar aquí. La decoración real corresponde al Porsche 911 GT1 "Pennzoil" vencedor en el Campeonato Británico de Gran Turismos de 1999.

Las otras tres referencias aparecidas en el 2000 son tres ediciones especiales fabricadas para los mercados extranjeros, con vistosísimas decoraciones. El primero de ellos con los colores del equipo de fútbol alemán del Borusia Dortmund, en negro y amarillo y los otros dos denominados "Knock Out" y "S. Oliver".



El Porsche 911 GT1 Evo edición especial limitada "Borussia Dortmund". (FLY)

The 'Borusia-Dortmund' special limited edition of the Porsche 911 GT1 Evo. (FLY)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. A51	Porsche 911 GT1 Evo "Sebring 97"
Ref. A52	Porsche 911 GT1 Evo "Daytona 98" ROHR
Ref. A53	Porsche 911 GT1 Evo "Daytona 98" STP
Ref. A54	Porsche 911 GT1 Evo "Test Car Le Mans 97"
Ref. A55	Porsche 911 GT1 Evo "Le Mans 98" Playstation
Ref. A56	Porsche 911 GT1 Evo "Pennzoil"
Ref. E51	Porsche 911 GT1 Evo "Borussia Dortmund"
Ref. E52	Porsche 911 GT1 Evo "Knock Out"
Ref. E53	Porsche 911 GT1 Evo "S. Oliver"

ESPECIAL EDITIONS

Only one real decoration o the FLY Porsche 911 GT Evolution has been relea in 2000. The others are special editions, very colourist an attractive, but produced to be marketed abroad and it is very ha to find them here. The real decora corresponds to the 'Pennzoil' Pors 911, winner in the British Large Private Cars Championship in 199

The other three references released in 2000 are special editions produced for foreign markets, with very striking decorations. The first one with th German football team Borusia Dortmund colours, in black and yellow, and the other two called 'Knock Out' and 'S. Oliver'.

El Porsche 911 GT1 Evo edición especial "Knock Out". (FLY)

The 'Knock out' special edition of the Porsche 911 GT1 Evo. (FLY)

Porsche 911 GT1 Evo edición especial "S. Oliver" de FLY.

S. Oliver' special edition of the Porsche 911 GT1 Evo by FLY.



Tercer Porsche 911 GT1 ´98 del equipo Zakspeeed fabricado por FLY.

Third Zakspeed team Porsche 911 GT1 ´98, manufactured by FLY.

Porsche 911 GT1 98

MAS SERIES LIMITADAS

Un solo coche "de serie" y muchas ediciones especiales, de tirada limitada, se han hecho con el Porsche 911 GT1 del 98 de FLY a lo largo del 2000. La única referencia que reproduce una decoración real de esta máquina de carreras creada con el único objetivo de ganar en Le Mans, corresponde al tercer coche del equipo "Zakspeed" fabricado por FLY. Destaca su característica y original decoración verde con el techo a rayas blancas y rojas (el color verde se alternaba a veces con el blanco). Este número 5 está pilotado por Grau-Sheld en Donington Park (Inglaterra), en el 98 y se diferencia del

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. A71	Porsche 911 GT1 Evo 98 1° Le Mans 98
Ref. A72	Porsche 911 GT1 Evo 98 2° Le Mans 98
Ref. A73	Porsche 911 GT1 Evo 98 "Test car"
Ref. A74	Porsche 911 GT1 Evo 98 3° Silverstone 98
Ref. A75	Porsche 911 GT1 Evo 98 4° Oschersleben 98
Ref. A76	Porsche 911 GT1 Evo 98 "Donington Park 98"
Ref. E71	Porsche 911 GT1 Evo 98 "Road car" Mini Auto
Ref. E72	Porsche 911 GT1 Evo 98 "UK Special Edition"
Ref. E73	Porsche 911 GT1 Evo 98 "Cromo"
Ref. E74	Porsche 911 GT1 Evo 98 "Speciale France"
Ref. E75-A	Porsche 911 GT1 Evo 98 Páginas amarillas n°1
Ref. E75-B	Porsche 911 GT1 Evo 98 Páginas amarillas n°11

MORE LIMITED SERIES

Only one 'production' car and many limited special editions have gone for the FLY´s 98 Porsche 911 GT1 in 2000. The only reference that reproduces a real decoration of this racing car, created just to win Le Mans, corresponds to the third 'Zakspeed' team car manufactured by FLY. The main feature is the characteristic and original green decoration with white and red lines in the top (sometimes the green alternated with the white). This number 5 is driven by Grau-Sheld in Donnington Park (England), in 98 and differs from the green one in the yellow mirrors.

otro verde por los retrovisores en color amarillo.

Todos los demás 911 GT1 ´98 corresponden a ediciones especiales. Empezando por el ya típico coche cromado en edición especial limitada, apto para los amantes de este tipo de realizaciones, que se ha comercializado en España; el 911 GT1 ´98 "Speciale France", en color azul naturalmente, con la bandera de dicho país en el capó delantero y un adhesivo de "Cocktail Jouets" en los laterales.

Por último, dos coches "páginas amarillas" en color amarillo. El primero de ellos (referencia E75-A), con el número 1 en los flancos y con el logotipo de Telefónica en el alerón trasero sobre fondo azul; el segundo (referencia E75-B), totalmente en amarillo con el número 11. Ambos llevan profusión de publicidad de las "páginas amarillas" en su carrocería.

All the other 911 GT1 ´98 correspond to special editions, starting with the typical chromium-plated car in a special limited edition, for the lovers of this type of productions, and marketed in Spain; the 'Speciale France' 911 GT1 ´98, obviously in blue, has the French flag in the front hood and a 'Cocktail Jouets' adhesive on the sides.

Finally, two 'Yellow Pages' cars, in yellow. The first one (reference E75-B), with the number 1 on the sides and with the Telefónica logotype on the blue rear aileron; the second one (reference E75-B), totally in yellow and with the number 11. Both have plenty of Telefónica advertising in the bodywork.



Porsche 911 GT1´98 "Páginas amarillas" nº1. (FLY)

No.1 'Yellow pages' Porsche 911 GT1 ´98. (FLY)



Porsche 911 GT1´98 "Páginas amarillas" nº11. (FLY)

No. 11 'Yellow pages' Porsche 911 ´98. (FLY)

Porsche 911 GT1 ´98 Edición "Special France" (FLY)

Special France' edition of the Porsche 911 GT1 ´98 (FLY)

El ya típico coche cromado en edición limitada del Porsche 911 GT1 Evo 98. (FLY)

The already typical chromium-plated Porsche 911 GT1 Evo 98 in a limited edition. (FLY)



Proslot

La ya tradicional edición especial limitada de la "Guía Slot Racing" en su característico color amarillo.

The traditional special limited edition of the 'Slot Racing Guide' in its characteristic yellow.

Porsche 911 GT2

EDICION ESPECIAL

El Porsche 911 GT2 de PROSLOT ha sido el modelo elegido para la ya tradicional edición especial limitada para los suscriptores de la "Guía Slot Racing", editada por la tienda especializada Cric Crac de Igualada (Barcelona). Se trata del 911 GT2 Evo en su última evolución, con nuevo frontal y alerón trasero, en su característico color amarillo con los anagramas del citado establecimiento en su carrocería.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 1003	Porsche 911 GT2 "Finacor"
Ref. 1004	Porsche 911 GT2 "Chereau"
Ref. 1005	Porsche 911 GT2 "Playstation"
Ref. 1007	Porsche 911 GT2 "TBF"
Ref. 1008	Porsche 911 GT2 "STP"
Ref. 1006	Porsche 911 GT2 "Guía Slot Racing"

SPECIAL EDITION

The PROSLOT Porsche 911 GT2 has been the chosen model for the traditional special limited edition of the 'Slot Racing Guide' subscribers, published by the Igualada specialised shop Cric Crac (Barcelona). It is the 911 GT2 Evo in its last evolution, with a new front part and rear aileron, in the characteristic yellow with the said shop anagrams in the bodywork.



Cuarta versión del Porsche 911 GT3 de NINCO, el vehículo del piloto francés J.L. Chereau. (NINCO)

Fourth version of the NINCO´s Porsche 911 GT3, the vehicle of the French J. L. Chereau. (NINCO)

Porsche GT3 Supercup

El Porsche 911 GT3 "Kadach" del norteamericano Frazier, artisticamente decorado. (NINCO)

The 'Kadach' Porsche 911 GT3 of the American Frazier, artistically decorated. (NINCO)

ARTISTICOS GT3

Dos nuevos Porsche 911 GT3 ha producido NINCO a lo largo del 2000, sacadas evidentemente de la "Porsche Pirelli Supercup". La primera, referenciada "Kadach", bastante artística por cierto, corresponde al coche del norteamericano Frazier. La segunda del año, denominada "Chereau" corresponde a la montura del piloto francés Jean Luc Chereau.

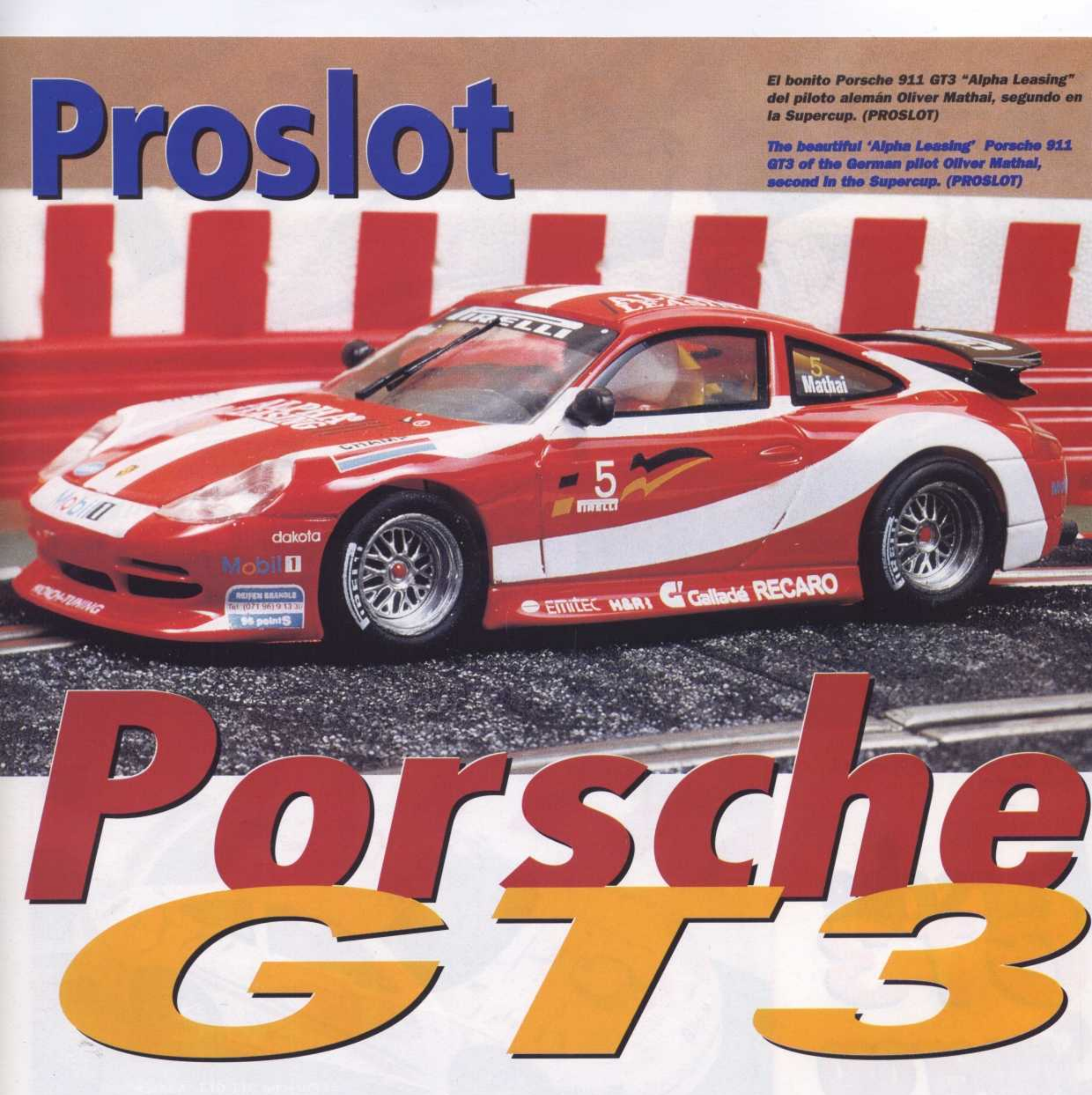
REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 50187	Porsche 911 GT3 "Supercup"
Ref. 50189	Porsche 911 GT3 "Walker"
Ref. 50210	Porsche 911 GT3 "Kadach"
Ref. 50227	Porsche 911 GT3 "Chereau"

ARTISTIC GT3

NINCO has released two new Porsche 911 GT3 in 2000, obviously taken from the 'Porsche Pirelli Supercup'. The first, with the 'Kadach' reference, quite artistic by the way, corresponds to the car of the American Frazier. The second reference of the year, called 'Chereau', corresponds to vehicle of the French pilot Jean Luc Chereau.

Proslot



El bonito Porsche 911 GT3 "Alpha Leasing" del piloto alemán Oliver Mathai, segundo en la Supercup. (PROSLOT)

The beautiful 'Alpha Leasing' Porsche 911 GT3 of the German pilot Oliver Mathai, second in the Supercup. (PROSLOT)

Porsche GT3

PORSCHE SUPERCUP

La "Porsche Pirelli Supercup" es una fuente inagotable de decoraciones para los fabricantes de slot que tienen este modelo en su catálogo. PROSLOT nos ofrece en el 2000 cuatro nuevas referencias de este bonito y suave Porsche que añadir a las que aparecieron la temporada anterior. Son, por orden de referencia, la "Siemens" en color blanco, la "Alpha Leasing" en color rojo y blanco, realmente muy atractiva; la "Champagne" en amarillo y una última, "UPS" en marrón oscuro, color muy poco frecuente en el mundo de las carreras, propio de los vehículos de reparto de la compañía de correos UPS que tantas veces hemos visto en nuestras ciudades.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. PS1011	Porsche 911 GT3 "Monroe"
Ref. PS1012	Porsche 911 GT3 "Eschmann Stahl"
Ref. PS1013	Porsche 911 GT3 "Siemens"
Ref. PS1015	Porsche 911 GT3 "Alpha Leasing"
Ref. PS1025	Porsche 911 GT3 "Champagne"
Ref. PS1045	Porsche 911 GT3 "UPS"

SUPERCUP PORSCHE

The 'Porsche Pirelli Supercup' is an endless source of decorations for the slot manufacturers that have this model in their catalogues. PROSLOT offers four new references of this gorgeous and smooth Porsche in 2000, to add to the ones released in the previous season. They are, by reference order, the white 'Siemens', the very attractive red and white 'Alpha Leasing', the yellow 'Champagne', and, finally, the 'UPS' in a dark brown, very unusual colour in the races world, typical of the UPS post company vehicles that are so common in our cities.

Los vehículos de la "Porsche Pirelli Supercup" llevan en los laterales la bandera del país del piloto. (PROSLOT)

The 'Porsche Pirelli Supercup' vehicles have the flag of th pilot´s country on the sides. (PROSLOT)

El marrón oscuro no es un color muy habitual en el mundo de las carreras. (PROSLOT)

The dark brown is not a very common colour in the races world. (PROSLOT

Renault Clio

Empieza a ser habitual que se reproduzca el modelo de presentación a la prensa de los vehículos de competición, (TEAM SLOT)

It is becoming common to reproduce the competition car model presented to the press. (TEAM SLOT)



Continua la tradición

The tradition continues

La marca francesa Renault se ha distinguido siempre por promocionar sus modelos a través de la competición. Desde los tiempos remotos de los Renault Dauphine y R-8 TS hasta nuestros días, se han celebrado ininterrumpidamente en el tiempo "Copas Renault".

The French make Renault has always distinguished itself by promoting its models through the competitions. Since the distant times of the Renault Dauphine and R-8 TS to our days, 'Renault Cups' have always taken place.

Team Slot

UN PURA SANGRE

Ahora le toca el turno al Clio. Y a tal efecto se ha creado un vehículo equipado con una serie de kits de competición que le han dado un aspecto tremendamente atractivo y agresivo. La base, un pequeño coche con un motor V6 24 válvulas de dos litros de cilindrada que ya de serie da sus buenos 170 CV.

TEAM SLOT ha desarrollado en resina esta pequeña "bomba", que ha servido para disputar copas monomarcas en varios países europeos. La primera versión que ha desarrollado la marca de slot es,

A THOROUGHBRED

Now is Clio´s turn. And for that reason a new vehicle with a series of competition kits that provides it with an attractive and aggressive look has been released. It is based on a small car with a V6 24 valves two-litres engine that provides 170 C.V. as a production car.

TEAM SLOT has developed this small 'bomb' in resin, and it has taken part in mono-make cups in several European countries. The first version developed by the slot make is the car

como empieza a ser habitual entre los fabricantes, la de la presentación del coche a la prensa en 1999, en color amarillo. Destacan en esta preparación los abultados pasos de rueda, la deriva en la parte trasera del techo y el ampliado frontal.

Casi al mismo tiempo TEAM SLOT ha sacado una primera versión de competición correspondiente al vehículo de un piloto belga llamado B. Winderickx, en color amarillo y negro. Con decoraciones muy espectaculares y coloristas, tal como esta primera aparecida, esta copa monomarca ofrece incontables posibilidades para realizar una muy atractiva parrilla de salida.

En esta segunda versión de TEAM SLOT ya se adivina que color no le faltará a esta copa monomarca.

In this second TEAM SLOT version we can easily guess the colour that will be not missing in the mono-make cup.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 73301	Renault Clio V6 Trophy "99"
Ref. 73302	Renault Clio V6 Trophy "Arrogance"

presented to the press in 1999, as becoming common among the manufacturers, in yellow. The main features of the vehicle are the wide tires, the top rear part, and the extended front part.

Nearly at the same time, TEAM S has released a new competition version that corresponds to the veh of the Belgian pilot B. Winderickx, i yellow and black. With very spectac and colourist decorations, like the one, this mono-make cup offers innumerable possibilities to form a very attractive starting grid.

Superslot
Scalextric Hornby

El Renault Laguna del equipo oficial de la marca en el BTCC del 99. (SUPERSLOT)

The official team make Renault Laguna in the BTCC in 99. (SUPERSLOT)

Renault Laguna

UN VETERANO RENAULT

Una referencia más del veterano molde de SUPERSLOT del Renault Laguna, en una versión del coche del equipo oficial Renault en el BTCC o Campeonato Británico de Vehículos de Turismo, pilotado por Jason Plato en la edición de 1999 del citado certamen, en la que acabó en una digna quinta posición. El BTCC es uno de los más difíciles y competidos campeonatos de turismos de entre todos los que se celebran en Europa, a la vez que uno de los más prestigiosos.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H136	Renault Laguna 1996
Ref. H2005	Renault Laguna 1995
Ref. H2078	Renault Laguna 1997
Ref. H2166	Renault Laguna "Blend 37"
Ref. H2145	Renault Laguna "Nescafé Blend"



A VETERAN RENAULT

One more reference of the veteran SUPERSLOT Renault Laguna work, in a version of the Renault official team in the BTCC or British Private Cars Championship, driven by Jason Plato in the 1999 edition of the said Championship, where it obtained a decent fifth position. The BTCC is one of the most difficult and competed private cars championships in Europe, as well as one of the most prestigious.

Proslot

Toyota GT1



El número 29, cedió el cambio cuando iba líder a falta de...una hora y media de carrera. (PROSLOT)

The Japanese number 27 Katayama-Suzuki-Tsuchiya, that obtained the ninth position in Le Mans 98. (PROSLOT

Las "balas rojas"

The red bullets

Toyota llevaba más de una década intentando conseguir la victoria en las 24 Horas de Le Mans. Todo apuntaba a que 1998 sería por fin su gran año. Sin embargo la potente escuadra nipona naufragó.

Toyota had been trying for more than one decade to obtain the victory in Le Mans 24 Hours. Everything made clear that 1998 would be the lucky year, but the powerful Japanese squadron was wrecked.

UN BELLO MONSTRUO

Todo parecía a punto para un gran año de Toyota en Le Mans. Tras un año sin acudir a esta cita (el primero desde 1985), la marca japonesa había puesto en escena un potentísimo equipo, con un vehículo de formas brutales especialmente diseñado en Europa para el circuito francés. El

A BEAUTIFUL MONSTE

Everything seemed to be ready for a Toyota great yea in Le Mans. After one year of absence (the first since 1985), the Japanese make had presented a extremely powerful machine, with a brutal appearance vehicle, specially designed in Europ



El Toyota número 28 de Brundle-Collard-Helary, que hizo de "liebre" mientras el cambio aguantó. (PROSLOT)

The number 28 Toyota driven by Brundle-Collard-Helary, who ran like a 'hare' while the transmission worked. (PROSLOT)

El coche número 27 de los japoneses Katayama-Suzuki-Tsuchiya, que finalizó noveno en Le Mans 98. (PROSLOT)

The Japanese number 27 Katayama-Suzuki-Tsuchiya, that obtained the ninth position in Le Mans 98. (PROSLOT

"Toyota Racing Europe", ubicado en la ciudad alemana de Colonia, había sido el artífice de este proyecto. Inscrito en la categoría GT1, este auténtico monstruo de vistosa decoración poco tiene que ver con el concepto de lo que es un Gran Turismo.

Durante 16 de las 24 horas de la carrera un Toyota mandó la prueba. Todo parecía decidido, y la impresionante armada nipona, que había reclutado a varios de los mejores especialistas en pruebas de resistencia, caminaba resuelta hacia la victoria. Sin embargo, los Toyota ya habían tenido problemas durante la noche con los frenos y el cambio sobre todo, y sólo uno de ellos aguantaba en el liderato. A hora y media del final de la prueba sucedió el drama para la marca nipona: el cambio de su mejor coche cedía cuando rodaba cómodamente en cabeza. Un noveno puesto del único GT1 en la meta no era consuelo. Habían perdido su gran oportunidad.

PROSLOT ha reproducido el equipo entero, con los tres coches que el "Toyota Motor Sports" presentó en Le Mans 98. Por orden de numeración corresponden, el número 27 a los japoneses Katayama-Suzuki-Tsuchiya, que fueron los que llevaron al único Toyota superviviente a la novena plaza; el número 28, de los ingleses Brundle-Collard-Helary que hicieron de "liebre" al principio de la carrera hasta que el cambió cedió; y el número 29, el coche puntero con Boutsen-Kelleners-Lees que rompieron cuando mandaban la prueba a una hora y media de la bandera a cuadros.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Toyota GT1-1998	Real model name/year
Fecha de aparición	Abril 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Proslot	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Evo 3 Mabuchi	type
r.p.m.	27.000	r.p.m.
peso	21 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (plástico)	10 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	62 mm.	length
llanta (cinco brazos)	15x10 mm.	rim (plastic)
neumático (slicks)	19x10 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	62 mm.	Length
llanta (cinco brazos)	15x10 mm.	Rim (plastic)
neumático (slicks)	19x10 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil pivotante	GUIDE:
IMAN:	neodimio regulable	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	bandeja plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	103 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	84 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	64 mm.	overall width body
altura total en pista	33 mm.	over-all height in track
longitud total	145 mm.	overal length
peso	74 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. PS1020		Toyota GT1 "Esso Ultron" (n° 27)
Ref. PS1028		Toyota GT1 "Zent" (n° 28)
Ref. PS1029		Toyota GT1 "Venture Safenet" (n° 29

for the French circuit. The 'Toyota Racing Europe', placed in the German city of Cologne, had been the responsible of this project. Registered in the GT1 category, this real monster of striking decoration has nearly nothing to do with the Large Private Car concept.

For 16 of the 24 hours a Toyota led the race. Everything seemed to be decided, and the impressive Japanese squadron, that had recruited several of the best resistance races specialists, ran very confident towards the victory. However, the Toyotas had got problems with the brake and specially with the transmission during the whole night, and just one was still in the leadership. The tragedy for the Japanese make happened one hour and a half before the end of the race: the best car transmission broke when it was the obvious leader. A ninth position for the only GT1 in the finish was not a comfort. They had lost their great opportunity.

PROSLOT has reproduced the whole lot, with the three 'Toyota Motor Sports' cars that took part in Le Mans 98. They correspond, by enumeration order, to the Japanese number 27 Katayama-Suzuki-Tsuchiya, who drove the surviving Toyota to the ninth position; the English number 28 Brundle-Collard-Helary who were like a 'hare' while the transmission worked; the leading number 29 car with Boutsen-Kelleners-Lees that dropped out of the race one hour and a half before the finish.

Top Slot

El espectacular Toyota Supra GT´97 de Pedro Martínez de la Rosa en el "All Japan GT Championship". (TOP SLOT)

The spectacular Pedro de la Rosa Toyota Supra GT´97 in the 'All Japan GT Championship'. (TOP SLOT)

Toyota Supra

"ALL JAPAN CHAMPIONSHIP"

TOP SLOT ha reproducido el Toyota Supra GT que Pedro Martínez de la Rosa llevó al triunfo absoluto en el "All Japan GT Championship" o campeonato japonés de resistencia para vehículos de gran turismo de 1997. En el mismo año el piloto español consiguió también el Campeonato de Fórmula Nippon, campeonato nacional japonés equivalente a la Fórmula 3000 europea, con lo que redondeó una sensacional "temporada japonesa".

En el campeonato GT Martínez de la Rosa participó con el Toyota Supra GT perteneciente al equipo Tom´s Toyota", pintado con los colores de Castrol, consiguiendo dos victorias, un segundo y un tercer lugar sobre seis carreras disputadas, llevándose con estos resultados el campeonato.

El modelo de TOP SLOT, en forma de kit de resina, ofrece la posibilidad de reproducir el coche del equipo "Tom´s Toyota", pilotado por Pedro Martínez de la Rosa y Michael Krumm en el Campeonato de Resistencia "All Japan GT Championship". Como curiosidad citar, como se indica en las instrucciones del kit, que la luneta delantera izquierda no está cerrada como la derecha, porque en el coche real iba así debido a la colocación de las cámaras de televisión en el interior del coche.



Kit de montaje del Toyota Supra GT´97. (TOP SLOT)

Toyota Supra GT´97 assembly kit. (TOP SLOT)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. Kit12	Toyota Supra GT'97 "Castrol"

'ALL JAPAN CHAMPIONSHIP'

TOP SLOT has reproduced the Toyota Supra GT that Pedro Martínez de la Rosa led to an absolute success in the 'All Japan GT Championship' or Japanese resistance championship for private cars vehicles in 1997. In the same yea the Spanish pilot also won the Japanese Formula Championship, national Japanese championship equivalent to the Europe Formula 300 obtaining a sensational 'Japanese season'.

In the GT Championship, Martínez d la Rosa participated with the Toyota Supra GT owned by the 'Tom´s Toyota' team, with the Castrol colours, and obtaining two victories, a second and a third position on six races, getting in that way the championship.

The TOP SLOT model, in a resin kit, offers the possibility of reproducing the 'Tom´s Toyota' team car, driven by Martínez de la Rosa and Michael Krumm in the 'All Japan GT' Resistanc Championship. As is indicated in the k instructions, the left front window is no closed as the right one, because that´ how it was in the real car due to the position of the television cameras in th car interior – it is indeed an odd detail.

Superslot
Scalextric Hornby

La "Challenge TVR" es un vivero inacabable de decoraciones posibles para el TVR de SUPERSLOT, como este "Demon Tweeks",

The 'Challenge TVR' is an interminable source of possible decorations for the SUPERSLOT TVR, like this 'Demon Tweeks'.

TVR

"CHALLENGE TVR"

Dos nuevas referencias del TVR "Speed", ese extraño y moderno diseño de aires futuristas fabricado por un pequeño constructor británico, que ha significado un importante cambio en los esquemas de las reproducciones de SUPERSLOT: por primera vez en esta marca se ha incorporado un motor en posición transversal, lo que permite la colocación de un piloto de cuerpo entero fabricado en goma, magnífica y completamente decorado.

Las dos decoraciones aparecidas en el 2000 corresponden a la "challenge" que se disputa en el Reino Unido con este modelo, la primera en color blanco ("Esso Ultron") con el número 42 del equipo "TVR Griffith" y el segundo el "Demond Tweeks" en color rojo, número 18.



El TVR "Esso Ultron" uno de los vehículos que disputan la "Challenge TVR". (SUPERSLOT)

The 'Esso Ultron' TVR is one of the vehicles that take part in the 'Challenge TVR'. (SUPERSLOT)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2194	TVR "Speed 12"
Ref. H2195	TVR "Speed 12 Works"
Ref. H2248	TVR Metalic blue
Ref. H2189	TVR "Esso Ultron"
Ref. H2209	TVR "Demon Tweeks"

'TVR CHALLENGE'

Two new references of the TVR 'Speed', that strange, modern and futuristic design produced by a modest British manufacturer, that has meant an important change in the SUPERSLOT´s way of reproducing: for the very first time this make has incorporated a sidewinder engine, which allows the placing of a full-length pilot made in rubber, completely and greatly decorated.

The two decorations released in 2000 correspond to the challenge that takes place in U.K. with this model, the first one in white ('Esso Ultron') with the number 42 of the 'TVR Griffith' team, and the second one in red, the 'Demond Tweeks', with the number 18.

Fly



El nada discreto Venturi 600 "Le Mans 93" de FLY.

The absolutely indiscreet FLY´s Venturi 600 'Le Mans 93'.

Venturi 600

"PINK VENTURI"

Realmente no pasa inadvertido el último Venturi salido de las cadenas de montaje de Fly, pintado en un llamativo color rosa. En realidad un Venturi 500 LM que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1993, pilotado por los franceses Maury Laribière-M. Krine-P. Camus, que terminó en el puesto número 29 en la clasificación final de la prueba, a 132 vueltas del vencedor.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. A11	Venturi 500 "Le Mans 93" nº 56
Ref. A12	Venturi 600 "Le Mans 95" nº 43
Ref. A13	Venturi 500 "Le Mans 95" nº 45
Ref. A14	Venturi 600 "Jarama 94"
Ref. A15	Venturi 600 "Le Mans 94" "Tejas"
Ref. A16	Venturi 600 "Le Mans 95" nº 44
Ref. A17	Venturi 600 SLM "Snetterton 99"
Ref. A18	Venturi 600 SLM "Donington Park 99"
Ref. A19	Venturi 600 "Le Mans 93" nº 92
Ref. E11	Venturi 600 Edición Especial Mini Auto

'PINK VENTURI'

The last released FLY´s Ventur model doesn´t go unnoticed, since it has a striking pink colour. It is a reproduction of Venturi 500 LM that took part in Le Mans 24 Hours in 1993, driven by th French Maury Laribière-M. Krine-P. Camus, thyat obtained the 29th posi in the race final classification, 132 la behind the winner.

Superslot
Scalextric Hornby

El Volkswagen New Beetle rojo con el número 3 patrocinado por Pirelli. (SUPERSLOT)

The red Volkswagen New Beetle with the number 3, promoted by Pirelli. (SUPERSLOT



Volkswagen New Beetle

El Volkswagen "New Beetle" comenzó su vida como un "Concept Car". Sin embargo, fue tal su éxito que finalmente fue producido en serie. En el futuro está llamado a enterrar definitivamente a su antecesor, aunque son muchos los que dudan que consiga una vida tan larga.

The Volkswagen 'New Beetle' started its life as a 'Concept Car'. However, it has such a success that eventually was produced in mass. In the future it is thought to bury its predecessor once and for all, although many think that it is not going to have such a long life.

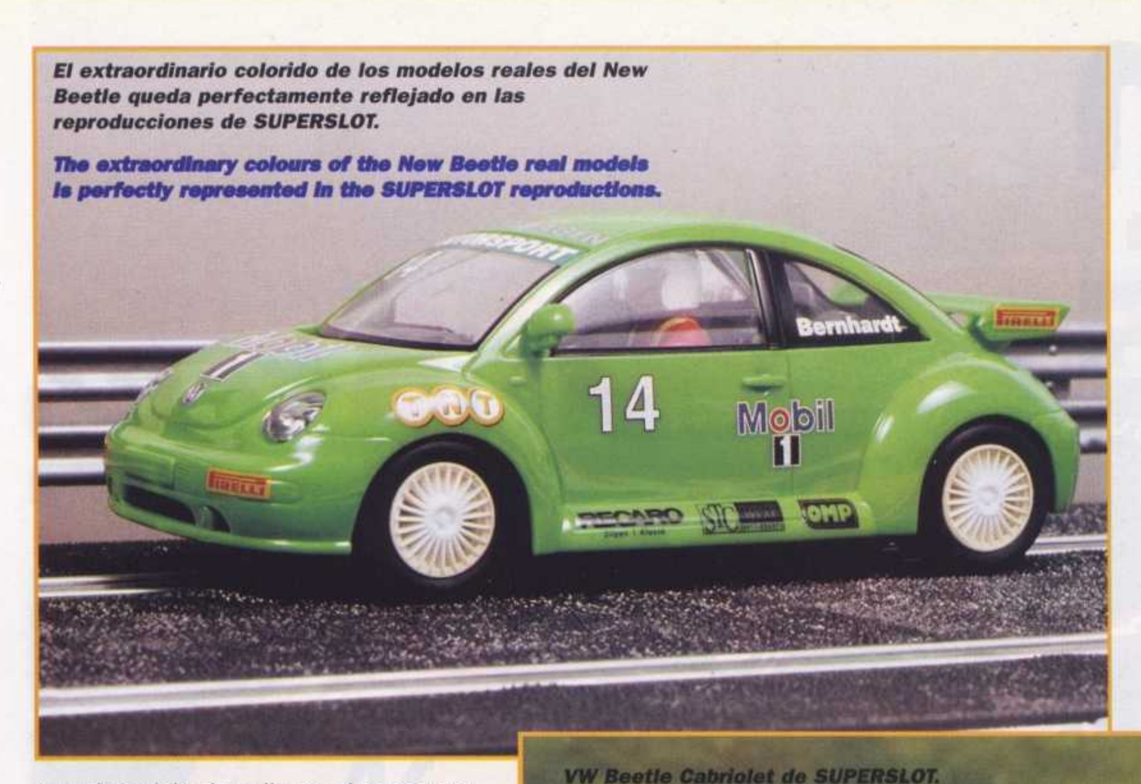
COPA MONOMARCA

SUPERSLOT ha reproducido el Volkswagen "New Beetle", basándose en los vehículos que disputaban la "Volkswagen New Beetle Cup". Este campeonato se empezó a disputar en 1999 como telonero del STW, Campeonato Alemán de Turismos. La única modificación exterior

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. H2233	VW Beetle "Pirelli" nº 3
Ref. H2234	VW Beetle "Mobil" nº 14
Ref. H2214	VW Beetle Cabriolet – plata
Ref. H2215	VW Beetle Cabriolet - azul

MONO-MAKE CUP

SUPERSLOT has reproduced the Volkswagen 'New Beetle' basing on the vehicles that took part in the 'Volkswagen New Beetle Cup'. This championship started to take place in 1999 as the 'special guest' in the STW, German Private Cars Championship. The only



El extraordinario colorido de los modelos reales del New Beetle queda perfectamente reflejado en las reproducciones de SUPERSLOT.

The extraordinary colours of the New Beetle real models is perfectly represented in the SUPERSLOT reproductions.

exterior modification in relation to road model is the spectacular rea aileron.

Mechanically speaking, it follow style initiated with the TVR, and it a sidewinder rear engine. In additi this, it introduces another technic innovation, that consists in the capacity of positioning the neodym magnet in three different places ir car longitudinal axle. The full-lengt pilot and a very well produced inte with a great detailing have to be emphasised in the aesthetic appearance.

Up to the present time, two vers of the 'Volkswagen New Beetle Cu have been released onto the mark The first one, 'Pirelli', in red and d by the English Mark Higgins; the second one, 'Mobil', in green and the number 14, with Bernard´s na

con el modelo de calle es el espectacular alerón posterior que llevan.

Mecánicamente, sigue los pasos iniciados con el TVR y lleva el motor trasero colocado transversalmente ("sidewinder"). Además, introduce otra novedad técnica, que es el poder colocar el imán de neodimio en tres ubicaciones diferentes en el eje longitudinal del coche. En el aspecto estético destaca el piloto de cuerpo entero y un habitáculo muy bien realizado y con bastantes detalles.

Dos son de momento las versiones aparecidas de la "Volkswagen New Beetle Cup". La primera, "Pirelli", en color rojo pilotada por el inglés Mark Higgins; la segunda, "Mobil", en color verde y con el número 14, en la que aparece el nombre de Bernhardt en el cristal, cuando en realidad el número 14 era de un piloto finlandés, Olli Haapalainen.

Además de estas dos versiones de competición, SUPERSLOT, en un intento de evocar el espíritu de este coche, ha realizado dos "cabriolet" con pasajeros "de paseo". Uno de ellos con decoración un tanto psicodélica que quizá estaría más de acuerdo con los años sesenta del primitivo "Beetle" que con los tiempos modernos del "New Beetle".

VW Beetle Cabriolet de SUPERSLOT.

SUPERSLOT VW Beetle Cabriolet.



La decoración de este New Beetle recuerda los años 60. (SUPERSLOT)

This New Beetle decoration reminds us the Sixties. (SUPERSLOT)

in the window, wh fact the number 1 was driven by the Finnish Olli Haapalainen.

Apart from the two competition versions, SUPERSLOT, in a attempt of invoki the spirit of this has released two 'cabriolet' with passengers 'goin a walk'. One of t has a bit psyche decoration that probably is more accordance with original 'Beetle' the Sixties than the current 'New Beetle'.

Team Slot

Volkswagen New Beetle F1

EJERCICIO DE ESTILO

Nueva versión de la espectacular "máquina" que realizó el año anterior TEAM SLOT sobre la base del Volkswagen New Beetle. Recordamos que no es una reproducción de un modelo real sino que es, simplemente, un estudio de como sería hipotéticamente dicho Volkswagen si fuera preparado para la competición, con todos los aditamentos en uso en la actualidad: grandes alerones, tomas de aire, spoiler delantero... Si la primera decoración de este modelo se realizó a imagen de los McLaren Mercedes de Fórmula 1, en esta ocasión se ha escogido la decoración que llevaban los Arrows de Fórmula 1 en la temporada de 1999.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 73001	Volkswagen New Beetle F1 "1"
Ref. 73002	Volkswagen New Beetle F1 "Repsol"



AN STYLE WORK

New version of the spectacular 'machine' reproduced by TEAM SLOT the previous year on the basis of the Volkswagen New Beetle. Don´t forget that this is not a real model reproduction but it is, simply, a study of how the said Volkswagen would be, hypothetically speaking, if it were prepared for competition, with all the current accessories: big ailerons, air intakes, front spoiler ...The first decoration of this model was produced following the Formula 1 McLaren Mercedes, and this time the chosen decoration was the one used by the Formula 1 Arrows in the 1999 season.

Un extraño Coupé Audi TT

El espectacular y original diseño del Audi TT seguro que cautivará a los aficionados al slot. (MINI REPLICAS)

The Audi TT spectacular and original design will surely captivate the slot fans.

An odd Coupé

El Audi TT es uno de esos coches que aparecen de tanto en tanto y que se convierten de inmediato en auténticos objeto de culto por parte de los aficionados.

The Audi TT is one of those cars that appears from time to time, and that becomes immediately a real cult object for the fans.

Mini Réplicas

UN DISEÑO ATREVIDO

En el Salón de Frankfurt de 1995 Audi presentó un "concept car" muy atrevido, radical, de líneas absolutamente redondeadas y con un diseño tremendamente espectacular. Tal fue la expectación que levantó este modelo que Audi decidió producirlo en serie, con la única modificación sobre el original de dotarlo de una ventanilla trasera. Las primeras unidades llegaron al mercado en octubre de 1998 e iban equipadas con un motor 1800 c.c. de 180 CV combinado con tracción delantera o integral. Posteriormente aparecería una segunda versión de 225 CV con tracción a las cuatro ruedas.

MINI REPLICAS ha realizado un estupendo kit de montaje en resina a escala 1/32 de este original diseño, el cual se puede adquirir en forma de kit o también montado. En principio sólo ha sido producido en versión de calle, aunque dado que este vehículo ya ha sido utilizado en el transcurso del 2000 en el resurgido DTM (Campeonato Alemán de Turismos), ya hay unas cuantas decoraciones de competición que el aficionado puede recrear en su kit. En el interior de la caja el aficionado encontrará, aparte de las instrucciones usuales, recomendaciones sobre los elementos técnicos –chasis, ejes, motores...-, idóneos para las medidas del Audi TT.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. BS 101 Kart "Thunder Power"



MINI REPLICAS' kit Audi TT.

Kit del Audi TT de Mini Réplicas.

A DARING DESIGN

In the Frankfurt Show in 1995, Audi presented a very adventurous and radical "concept car", with absolutely round lines, and an amazingly spectacular design. This Audi model provoked such a great deal of excitement that Audi decided to produce it in mass, with just one modification, a rear window. The first units were released onto the market in October 1998, and they had 1800 c.c. , 180 h. p. engine, combined with front-wheel drive, or four-wheel drive. Later on, a second version was released, with 225 h. p. and four-wheel drive.

MINI REPLICAS has produced a wonderful 1/32 scale resin assembly kit out of this original design, which can be acquired as a kit and also assembled. Originally, it was just produced as a road version, but because of its re-emergence in 2000 in the DTM (German Private Cars Championship), there are several competition decorations that can be recreated in its kit by the fans. Inside the box, the fan will find, apart from the normal instructions, advises about the technical appropriate elements –chassis, axles, engines ...-, for the Audi TT size.

El BMW Z3 "Roadster" en color rojo es un coche tremendamente atractivo. (CARTRIX)

The red BMW Z3 "Roadster" is an amazingly attractive car. (CARTRIX)

BMW Z3 ROADSTER

NUEVOS COLORES

El BMW Z3 sigue siendo el único modelo que CARTRIX ha sacado al mercado hasta este momento. Este bonito y elegante roadster alemán ha recibido en el 2000 la novedad de incorporar una capota dura ("hard top"), así como la de llevar unas llantas BMW de cinco brazos de diseño más deportivo y agresivo. Los colores elegidos para esta nueva versión capotada son el blanco y el rojo, bastante menos serios que los de las primeras referencias de la marca, aparecidas en el 99, en color plata y azul oscuro metalizados. Evidentemente la capota es desmontable, con lo que seguiremos



NEW COLORS

The BMW Z3 is still the only model that CARTRIX has released onto the market. This beautiful and smart German roadster has added in 2000 a hard top and five arms BMW tires, that create a more aggressive and sport design. The colors for the new version, white and red, are less serious than the first model's ones, in 99, in silver and metallic dark blue. Obviously, it has a convertible top, which gives us the opportunity of enjoying the typical convertible roadster, too.

A dark green BMW Z3 Roadster was released due to the "International

disponiendo también del típico roadster descapotable.

Con motivo del "International Meeting de Barcelona" en la Transmediterránea, celebrado en el mes de noviembre del 99, se realizó un BMW Z3 Roadster en color verde oscuro. De él se hicieron tan solo 100 unidades que, en su mayoría, se entregaron a participantes y espectadores. Sin embargo, los sobrantes se comercializaron en dos tiendas a principios del 2000.

En Septiembre del 2000 apareció también un BMW Z3 Roadster cromado completamente, conmemorativo del nuevo Milenio, siendo también éste una edición limitada, esta vez de 300 ejemplares para España.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 0101	BMW Z3 Roadster "Soft-top"
Ref. 0102	BMW Z3 Roadster "Roadster Cabrio"
Ref. 0103B	BMW Z3 Roadster "Hard top" – blanco
Ref. 0103R	BMW Z3 Roadster "Hard top" - rojo
Ref. 0000-V	BMW Z3 Roadster "Hard top" – verde
Ref. 2000-C	BMW Z3 Roadster "Cromo" "New Millenium"

Meeting of Barcelona", in the Transmediterranean, held in November 99. Only 100 units of this Roadster were produced and, most of them, were given to the competitors and the spectators. Nevertheless, the rest of the units were marketed in two shops in the first months of 2000.

In September 2000 a completely chromium-plated BMW Z3 Roadster appeared, in commemoration of the New Millennium, in a limited edition, with 300 units for Spain.



BMW Z3 "Roadster" versión "Cromo" de CARTRIX.

"Cromo" version of the CARTRIX BMW Z3 "Roadster".

Una edición limitada de un elegante BMW Z3 Roadster "hard top" en color verde oscuro. (CARTRIX)

A limited edition of a smart BMW Z3 Roadster, in dark green and with a hard top. (CARTRIX)



Land Rover convertido en ambulancia de las Naciones Unidas. (BUM SLOT)

Land Rover transformed in United Nations ambulance. (BUM SLOT)

Land Rover

Bum Slot

VEHICULO AVENTURERO

Este Land Rover no es un modelo completamente nuevo en el mercado. BUM SLOT ya lo comercializó hace unos pocos años con un escueto chasis metálico. Ahora se nos presenta este vehículo dotado de un chasis de plástico que le da una mejor prestación así como un aspecto más completo a todo el conjunto.

Las versiones siguen siendo las ya conocidas de la ambulancia de Unprofor (orga-

AN ADVENTUROUS VEHICLE

This Land Rover is not a completely new model, it wa already marketed by BUM Sl some years ago with a plain metal chassis. Now the model come with a plastic chassis that gives a be performance and a more complete appearance to the whole car.

The versions are the still well know UNPROFOR ambulance (United Natio organization), and finally, a fire truck

nismo de las Naciones Unidas), las de un vehículo "aventurero" con los anagramas de Camel (no confundir con los del "Camel Trophy"), y por último una versión de bomberos con la caja modificada al efecto.

Son vehículos fácilmente transformables, ideales para elaborar versiones del París Dakar o de cualquiera de los modernos raids, así como para construirnos nuestro propio participante en el "Camel Trophy", sobre todo gracias a la adopción del citado chasis plano de plástico que protege toda la parte inferior. La versión de bomberos puede ser un complemento ideal para cualquier circuito permanente de slot.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. BS75	Land Rover "Camel"
Ref. BS76	Land Rover Ambulance
Ref. BS77	Land Rover "Fire Brigade Jeep"

version with a modified bodywork for this purpose.

They are easily convertible cars, ideal for elaborating versions of the Paris Dakar or any of the modern raids, as well as to create our own participant in the "Camel Trophy", thanks specially to the new plain chassis that protects the whole lower part of the vehicle. The fire truck version can be an ideal complement for any permanent slot circuit.



Este Land Rover de bomberos puede estar en el arcén de cualquier circuito de slot. (BUM SLOT)

This fire truck Land Rover can participate in any slot circuit. (BUM SLOT)

Decoración "aventurera" en este Land Rover de BUM SLOT.

An "adventurous" decoration in this BUM SLOT Land Rover.

M.R.R.C.

La más característica decoración posible en un Cobra (M.R.R.C.)

The most typical decoration on a Cobra (M.R.R.C.).

AC Cobra 427

UN COBRA EXTRAORDINARIO

El Cobra sigue disfrutando de una segunda juventud en el mundo del slot. Si en los años sesenta, y gracias a los magníficos kits de las marcas Monogram y Airfix era uno de los modelos preferidos por los aficionados al slot, en la actualidad son varias las marcas que lo relanzan al mercado. Y una de ellas, M.R.R.C., heredera de aquellos magníficos kits a escala 1/32, nos



AN AMAZING COBRA

Cobra is still enjoying a second youth in the slot world. If in the '60s, thanks to the wonderful Monogram and Airfix kits, the Cobra was one of the models that fans died for, today different makes are relaunching it onto the market. One of them, M.R.R.C., heir to those extraordinary 1/32 kits, released a great looking model in 2000.

ha proporcionado en el 2000 un soberbio modelo.

"Ready to run", como se denomina en el mundo del slot, a punto para salir a la pista, el AC Cobra 427 de esta marca inglesa ha sido cuidado al máximo, con una carrocería perfectamente pintada y lacada, con profusión de detalles y con numerosas piezas cromadas. Es un Cobra distinto, con motor delantero y tracción trasera, en el que se incluye un piloto de cuerpo entero y unas llantas estupendas.

Las dos primeras referencias conservan el más clásico esquema de decoración del legendario Cobra, una en color azul oscuro metalizado con dos gruesas franjas longitudinales blancas a lo largo de toda la carrocería (la más característica), y la otra en color blanco con las franjas marrones. Estas dos versiones han sido fabricadas en series limitadas de 3000 ejemplares.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. MC9911	AC Cobra 427 S/C azul
Ref. MC9912	AC Cobra 427 S/C blanco

"Ready to run", as it is calle
1/32 scene, the English make
427 has been meticulously mo
with a perfectly painted and lac
body, superb detailing and a gre
of chromium-plated parts. It is a
different model of Cobra, with fr
engine and rear suspension, wh
can also see a full-figure realisti
in the cockpit and marvellous tir

The first two models maintain
classic legendary Cobra decorati
diagram -one in a metallised dar
with two thick longitudinal white l
along the whole body (which is th
characteristic design), and the ot
white with brown lines. Both mod
were released in a limited series
3,000 units.



Atractiva versión del AC Cobra 427 realizada por M.R.C.C.
Attractive version of the AC Cobra 42 made by M.R.C.C

Ninco



Otro de los típicos colores en la historia del Cobra ha sido el negro. (NINCO)

Black has been another of the typical colors in the history of Cobra (NINCO)

AC Cobra 427

CONTINUA EL MITO

El Cobra es uno de los mejores coches producidos por NINCO en su ya extensa serie de vehículos clásicos. Pleno de detalles y cromados, con unas llantas fabricadas en tres piezas y con unos acabados esmeradísimos, el Cobra recupera incluso para los aficionados la forma de con-



THE MYTH CONTINUES

Cobra is one of the best slot cars made by Ninco in its extensive Classic Series line. Full of chromium-plated parts and detailing, with tires produced in three pieces and a nice finish, Cobra even brings back to the fans the classic way of driving, because in contrast to

Bonita versión del AC Cobra 427 de NINCO, el denominado "Goodwood 64"

Nice version of the NINCO AC Cobra 427, the so-called « Goodwood 64 »



Sólo 250 ejemplares se produjeron del Cobra conmemorativo de la Feria de Cornellá 2000. (NINCO)

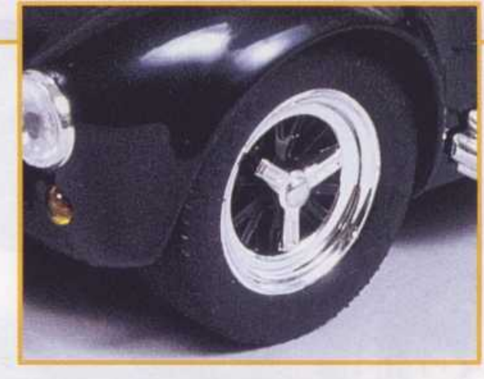


Only 75 units of the Cobra commemorating the Cornellá Model-making Show in 2000 were released (NINCO)

ducción clásica, ya que contrariamente a las tendencias actuales no lleva ningún imán. Eso hace que la conducción sea casi... casi como las de antaño...

La primera referencia fabricada en el 2000 del AC Cobra 427 de NINCO es la denominada "Goodwood 64". Se trata de la reproducción del vehículo conducido por el piloto Jack Sears en una prueba disputada en el circuito inglés de Goodwood en el citado año 64. La segunda es un coche totalmente negro (número 51), otro de los típicos colores que llevaban los Cobra en los años 60.

Con ocasión de la "Racing Fira", que se celebró en la Fira de Cornellá, apareció una decoración conmemorativa de tal evento. Como suele ocurrir en estos casos, se realizó una edición limitada y numerada, en este caso de tan sólo 250 ejemplares, en color negro y con el anagrama de la citada feria en el capó delantero.



REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50195	**AC Cobra 427**
Ref. 50196	**AC Cobra "Goodwood 64"**
Ref. 50207	**AC Cobra "Black" nº 51**
Ref. ——	**AC Cobra "Fira de Cornellà"**

the current trends, it hasn't got a magnet. That makes the driving very similar to the old way...

"Goodwood 64" was the first AC Cobra 427 model released by Ninco in 2000. It is a reproduction of the car driven by Jack Sears in a race in the English Goodwood track in 1964. The second unit is a completely black car (number 51), very much the typical color for Cobra in the '60s..

A decorative model in commemoration of the Cornellá Model-making Show was released. As is usual in these cases, it was released in a limited edition (of just 75 units), in black and with the logotype of the festival in the front hood.

Reprotec

The black Cobra with an interior perfectly reproduced by REPROTEC, looking like a real mock-up.

Con pretensiones de auténtica maqueta, el Cobra negro con el habitáculo perfectamente reproducido de REPROTEC.

AC Cobra 427

VERSATILIDAD COBRA

El A.C. Cobra fue el rey de los deportivos norteamericanos durante la década de los 60, el "no va más" para los pilotos amateurs o semiprofesionales de los E.E.U.U. Cantidad de Cobras poblaron los circuitos americanos durante muchísimos años. La primera versión realizada por REPROTEC en el 2000 recoge uno de tantos, en una de esas típicas y heterogéneas pruebas de gran turismo que se celebraban allí. Se denomina "Santa Bárbara 63", y fue pilotado por un tal Allan Grant. Detalle curioso, pocas veces visto en Europa, es que debajo del usual nombre del piloto en el lateral aparece el nombre del mecánico. Todo un detalle.



COBRA VERSATILITY

The AC Cobra was the king of American sport cars during the '60s, the most coveted by the semiprofessional and amateur pilots in US. For many years the American tracks were invaded by a great many of Cobras. The first version made by Reprotec in 2000 shows one Cobra among many others, in one of those typical heterogeneous automobilism races that was celebrated there. This version is called "Santa Bárbara 63", and it was piloted by a Mr Allan Grant. In the car, there is a very odd detail, rarely seen in Europe : the name of the mechanic appears on a side, under the usual pilot name, such a nice touch!

El otro Cobra de REPROTEC en este año 2000 es una versión capotada que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1963, pilotada por los norteamericanos Hugus-Jopp que abandonaron a las diez horas de carrera. Es un modelo realmente original y atractivo, con su exagerada y prominente capota, y con muchos detalles propios, como la luz y el tapón de gasolina en el techo o los faros protegidos con cinta negra.

Para terminar el año, un último Cobra, totalmente negro y sin decoración alguna de competición, que tiene la particularidad de incorporar un habitáculo completo, perfectamente reproducido y detalladísimo, casi de maqueta. Se ha prescindido incluso del piloto para que se pueda apreciar en todo su detalle esta curiosa y sofisticada reproducción. Como curiosidad de este modelo, citar que lleva motor delantero y tracción trasera, y que el motor va "colgado" en el habitáculo en vez de ir situado en el chasis.

Para los coleccionistas de rarezas, han aparecido también dos decoraciones especiales sobre la base del coupé. La primera con motivo de las octavas 24 Horas de Sant Celoni (80 unidades), y la segunda conmemorativa del 5º Campeonato de Catalunya de Resistencia (800 unidades), con el nombre de las siete pruebas que lo componían en los laterales. Ambos son de color rojo con la capota blanca.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 1962	AC Cobra 427 "Shelby Factory SC 64"
Ref. 1963	AC Cobra 427 "Riverside 66"
Ref. 1964	AC Cobra 427 "Santa Bárbara 63"
Ref. 1966	AC Coupé "Le Mans 63"
Ref. 1968	AC Cobra Campeonato Catalunya de Resistencia
Ref. —	AC Cobra 8ª 24 Horas de Sant Celoni
Ref. 1953	AC Cobra 427 "Road England"



The copy of the Cobra in commemoration of the eighth Sant Celoni 24 hours (REPROTECT)

El Cobra reproducido con motivo de las octavas 24 Horas de Sant Celoni. (REPROTEC)



The commemorative Cobra of the fifth Catalunya Championship of Slot Resistance (REPROTEC)

El Cobra conmemorativo del quinto Campeonato de Catalunya de Resistencia de slot. (REPROTEC)

The other REPROTEC Cobra in 200 a version with hood that took part in "Le Mans 24 hours" in 1963, piloted the American Hugus-Jopp, who dropp out of the race ten hours after the st It is a really original and attractive model, with a prominent and extravag hood, and with a lot of details of its o like the light, the petrol cap in the roo or the lamp protected with black sellotape.

To finish the year, a last Cobra, without any competition decoration an totally black, with the peculiarity of a completed interior, perfectly reproduc and with great detailing, very close to mock-up. REPROTEC made the Cobra without including a pilot in order for people to appreciate all the details of this amazing and sophisticated reproduction. One characteristic of thi model to take into account is that it h front engine and rear suspension, and the engine "is hanging" in the interior instead of being placed in the chassis

Two special decorations on the cou basis have been released for collecto of the rarities. The first was released due to the eighth Sant Celoni 24 hour (80 units), and the second in commemoration of the 5th Catalunya Resistance Championship (800 units) with the name of the seven races involved printed on the sides. Both ar red with a white hood.

Una muy acertada reproducción de un Cobra "diferente", con su exagerada capota, tal como apareció en Le Mans 63. (REPROTEC)

A nice reproduction of a « different » Cobra, with an exaggerated hood, as it appeared in Le Mans 63 (REPROTEC)



Típico exponente de las carreras USA de los años sesenta, el Cobra "Santa Bárbara 63" de REPROTEC.

REPROTEC's Cobra « Santa Bárbara 63 », typical exponent of the USA races in the '60s.

Rey de las Mille Miglia Alfa Romeo 8c 2900



El Alfa Romeo 8C 2.900 c.c. es uno de los coches deportivos más bellos de la historia. (BUM SLOT)

The Alfa Romeo 8C 2,900 c.c. is one of the most beautiful sport cars ever.

King of the Mille Miglia

Bum Slot

Vencedor en la edición de 1938 de las clásicas "Mille Miglia" italianas, el Alfa Romeo 8C es uno de los más bellos coches de carreras de todos los tiempos y forma parte, por derecho propio, de la mitología del automóvil deportivo.

Champion in the 1938 edition of the classic Italian "Mille Miglia", the Alfa Romeo 8C is one of the most beautiful racing cars of all times and it forms part, on its own merits, of sport cars mythology.

UN GRAN CLASICO

BUM SLOT es una marca especializada en recobrar para el aficionado al slot vehículos clásicos. Durante el 2000 su producción no ha sido muy prolífica, pero en cambio nos ha proporcionado uno de los más bellos modelos de competición de todos los tiempos: el Alfa Romeo 8C 2.900 c.c., vencedor en 1938 de la doceava edición de las clásicas "Mille Miglia", una de las más legendarias pruebas ruteras que se celebraban antaño.

Esta prueba, que recorría casi toda Italia por carreteras de todo tipo, se convirtió con el paso de los años en una carrera de gran prestigio, en la que las marcas de automóviles se volcaron para conseguir una resonante victoria. Desaparecida hoy en día como tal prueba rutera, quedan para la historia las gestas de los Ferrari, Mercedes, Alfa Romeo... y de todos los pilotos que han tenido un nombre en la historia del automovilismo deportivo anterior a 1960.

El Alfa Romeo 8C de BUM SLOT reproduce el vehículo que llevaron a la victoria en 1938 los italianos Biondetti-Stefani, que recorrieron las 1.013 millas de que constaba la carrera de ese año en casi 12 horas, a un promedio de 135 Km/hora. Lo que para la época y dadas las condiciones de las carreteras de aquel entonces no esta nada mal. Esta fue la sexta victoria de la marca italiana en las "Mille Miglia" y hay que remarcar también que los tres primeros clasificados en 1938 fueron coches Alfa Romeo.

A GREAT CLASSIC

BUM SLOT is a make specialised in recuperating for the fans classic vehicles of the slot scene. During 2000, its production has not been very prolific, however it has provided us with one of the most beautiful competition models of all times: the Alfa Romeo 8C 2,900 c.c., champion in 1938 of the twelfth editions of the classic "Mille Miglia", one of the most legendary races of all times.

This race, that went nearly across the whole Italy on all types of roads, became a very prestigious race with the years in which car makes put all their efforts into trying to achieve a resounding victory. As this race has disappeared (as a road race), all the heroic deeds performed by Ferrari, Mercedes, Alfa Romeo, and all their pilots who have succeed in the sport car world before 1960 will go down in history.

BUM SLOT Alfa Romeo 8C reproduces the vehicle that won victory for the Italians Biondetti-Stefani in 1938, who drove the 1,013 miles of the race in almost 12 hours, at 135 Km/hour on average -which is not bad for that time and especially under the old road conditions. This was the sixth victory of the Italian make in the "Mille Miglia" and it also must be underlined that the first three classified cars in 1938 were Alfa Romeo.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. BS10	Alfa Romeo 8C 2900 Targa Florio 1938

El precioso Aston Martin blanco de SLOT CLASSIC.

The beautiful white Aston Martin by SLOT CLASSIC.

ASTON MARTIN DB4 GTZ

EL TERCER ZAGATO

Si en el mundo del slot se eligiera el "mejor coche del año", como se suele hacer en el mundo real, el Aston Martin DB4 GTZ blanco de SLOT CLASSIC sería un serio candidato al título. Realmente es uno de los coches más bonitos que hemos visto reproducidos jamás en slot.

La versión reproducida en el 2000 por SLOT CLASSIC de su Aston Martin DB4 GT Zagato, en color blanco y con el número 1, corresponde al vehículo que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1961, pilotado por el equipo "Franc"-Kerguen, que abandonó la prueba en la última hora de carrera afectado por problemas eléctricos.

Con esta decoración SLOT CLASSIC completa el trío de Aston Martin DB4 que tomaron parte en la citada prueba en 1961. No fue una participación muy exitosa –abandonaron los tres-, pero dejaron para la historia uno de los GT más bonitos que se han construido.



Slot Classic

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. CJ 11	Aston Martin DB4 GT Zagato

THE THIRD ZAGATO

If there were a "best car of the year" competition in the slot world , as is common in the real world, Aston Martin DB4 GTZ would be a very serious candidate for the title. Beyond any doubt, it is one of the most beautiful slot cars ever.

The Aston Martin DB4 GT Zagato's version reproduced by SLOT CLASSIC in 2000, in white and with the number 1, corresponds to the vehicle that took par in Le Mans 24 Hours in 1961, driven by the Franc-Kerguen's team; the car dropped out of the race in the very last hour of the race, due to electronic problems.

With this decoration SLOT CLASSIC completes the Aston Martin DB4 trio that took part in the aforementioned race in 1961. It wasn't a very successfu participation - the three cars dropped out of the competition-, but they represent one of the most gorgeous GT that has ever been made.

Pink Kar

Un bonito Auto Unión bicolor de PINK KAR.

A nice bicolor PINK KAR's Auto Unión

Auto Unión "C Type"

UN GRAN CLASICO

Dos nuevos colores para uno de los grandes clásicos del slot de todos los tiempos, el Auto Unión "Type C" de 1936, réplica del que en su día fabricara Scalextric en 1963 (referencia C/71). En primer lugar un Auto Union totalmente blanco con las llantas rojas en una serie limitada de 2000 unidades con el número 2 y la inscripción "racing tuned" en los flancos. Dicha inscripción la llevó también en su época una serie especial del Auto Unión de Scalextric que había incorporado mejoras técnicas con respecto al modelo original.

En segundo lugar un modelo inyectado en plástico azul con el morro en color rojo y el número 8. De este se han hecho 2500 unidades y es una decoración realmente atractiva y diferente.



Auto Unión completamente blanco de PINK KAR.
Completely white PINK KAR's Auto Unión.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. CV 012	Auto Unión "Type C" plata
Ref. CV 011	Auto Unión "Type C" amarillo
Ref. ———	Auto Unión "Type C" "Mini Classics"
Ref. CV 016	Auto Union "Type C" blanco
Ref. CV 026	Auto Union "Type C" azul/rojo

A GREAT CLASSIC

Two new colors for one of the greatest slot classics of all times, the Auto Unión "Type C of 1936, replica of the car manufactured by Scalextric in 1963 (reference C/71). First of all, there is Auto Union which is totally white with r lines , in a limited series of 2,000 unit and with the "racing tuned" inscription on the sides. That inscription was also in a special Scalextric series of the Au Unión that included better technology than the original model.

Secondly, a model injected in blue plastic, with the front in red and the number 8. This is a 2,500 units editio and it is indeed a very attractive and different decoration.



Un mito que gracias a PINK KAR se mantiene vivo: el Bugatti "Type 59 Grand Prix"

A myth kept alive thanks to PINK KAR: the Bugatti "Type 59 Grand Prix"

Bugatti Type 59

Pink Kar

SIGUE EL MITO

PINK KAR sigue manteniendo vivo el mito del slot: el Bugatti "Type 59", réplica exacta del que en su día fabricara Scalextric (referencia C/70 de 1963). Esta vez el Bugatti "Type 59 Grand Prix" ha sido inyectado en plástico de color rojo. De esta versión se han realizado 1500 ejemplares, como es usual en todas las series que PINK KAR ha realizado de este modelo. Seguimos remarcando la buena calidad del molde utilizado, así como los numerosos detalles que incorpora el Bugatti, cuidadosamente mantenidos.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. CV001	Bugatti Type 59 azul
Ref. CV002	Bugatti Type 59 negro
Ref. CV007	Bugatti Type 59 blanco
Ref. ——	Bugatti Type 59 amarillo "Mini Classics"
Ref. CV013	Bugatti Type 59 verde
Ref. CV017	Bugatti Type 59 rojo

THE MYTH CONTINUES

PINK KAR keeps alive the slot myth: the Bugatti "Type 59", exact replica of the car manufactured by Scalextric (reference C/70 of 1963). This time, th Bugatti "Type 59 Grand Prix" has been injected in red plastic. There are 1,500 units of this version, as is usual in all the series that PINK KAR made of this model. The Bugatti's cast superb qualit as well as a great many details, carefully kept, must be, once more, underlined.

Top Slot

Realmente se trata de un diseño monstruoso aunque tremendamente innovador para la época. (TOP SLOT)

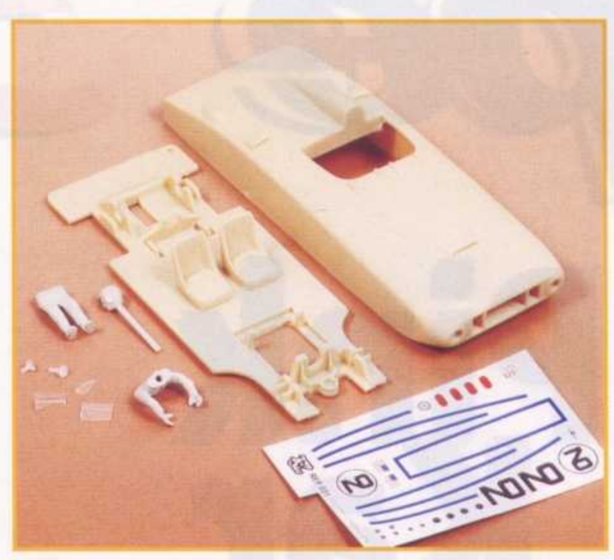
Realmente se trata de un diseño monstruoso aunque tremendamente innovador para la época. (TOP SLOT)

Cadillac "Le Monstre"

MONSTRUOSO DISEÑO

El Cadillac Tank "Le Monstre" de 1950 es quizá el vehículo de competición más feo que se ha creado jamás. Realmente hace honor a su nombre. En 1950, Briggs Cunningham, un enamorado de Le Mans, adquirió dos Cadillac Coupé De Villes para participar en las 24 Horas. En uno de ellos no introdujo ninguna modificación, pero el otro lo reformó completamente, montándole una carrocería nueva, fabricada en aluminio, a la que le dio una forma aerodinámica totalmente innovadora para la época... y realmente monstruosa.

Esta última es la versión que ha reproducido TOP SLOT en kit de montaje de resina. La decoración corresponde al vehículo que, conducido por el propio Briggs Cunningham y por Phil Walters (bajo el seudónimo de Ted Tappett), terminó en onceava posición en las 24 Horas de Le Mans de 1950, justo por detrás del Cadillac De Villes sin modificar.



El kit del Cadillac "Le Monstre". (TOP SLOT)

El kit del Cadillac "Le Monstre". (TOP SLOT)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. KIT26	Cadillac Tank "Le Monstre" –24 H.Le Mans 50

HIDEOUS DESIGN

The Cadillac Tank "Le Monstre" of 1950 is probably the ugliest competition vehicle ever. It really does justice to its name. In 1950, Briggs Cunnigham, a true lover of Le Mans, obtained two Cadillacs Coupé De Villes in order to compete in the 24 Hours. He didn't introduce any modification in one of them, but he transformed the other one, with a new aluminum bodywork: he gave a totally innovative - for that time- aerodynamic style to the bodywork... and it was really hideous!

This one is the version that TOP SLOT reproduced in a resin kit assembly. The decoration corresponds to the vehicle that, driven by the very same Briggs Cunnigham and by Phil Walters (under the Ted Tappet pseudonym), obtained the eleventh position in the Le Mans 24 Hours in 1950, just behind the non-modified Cadillac De Villes.

Superslot Scalextric Hornby

El Caterham con el color de los Lotus de la década de los 60. (SUPERSLOT)

The Caterham in the Lotus color of the Sixties. (SUPERSLOT)

Caterham Seven

UN CURIOSO DEPORTIVO

Dos Caterham de nueva factura aparecieron a lo largo del 2000. Y si en el primer año de existencia de esta curiosa realización de SUPERSLOT fueron reproducidos dos vehículos sacados de la colorista y espectacular copa monomarca que con ellos se disputa, los del 2000 son versiones de calle. La primera de ellas en color rojo y aluminio y la segunda con el típico color verde inglés de los deportivos británicos, atravesado con una franja longitudinal amarilla siguiendo la original decoración que llevaban los coches Lotus (de los que deriva el Caterham) a principios de la década de los sesenta.

Los Caterham de calle se diferencian de los de competición en las aletas delanteras, más largas y menos envolventes, en la forma de los soportes de la barra antivuelco y en las llantas cromadas.



El Caterham rojo y aluminio, reproduciendo el esquema típico de pintura de este deportivo inglés. (SUPERSLOT)

The aluminum and red Caterham, reproducing this British sport car typical colors. (SUPERSLOT)

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. H2201	Caterham Seven "nº 27"
Ref. H2231	Caterham Seven "nº 28"
Ref. H2271	Caterham Seven "road trim" rojo
Ref. H2272	Caterham Seven "road trim" verde

AN ODD SPORT CAR

Two new Caterham were released during 2000. The 2000 Caterham are street versions ("are street versions" or "is a street version"), in contrast to the first year models of this odd SUPERSLOT's production, which are two vehicles taken from the spectacula and colorful monomake cup, celebrate with them. The first one is in red and aluminum, and the second one has the typical English green of the British sport cars, with a longitudinal yellow line along the whole body, according to the Lotus cars (Caterham's predecessors) original decoration at th beginning of the '60s.

The street Caterham differs from the competition models in the front quarter panel, longer and less encircling, in the roll bar bracket design, and in the chromium-plated tires.

El Cobra Daytona es uno de los GT más legendarios de los años 60. (TOP SLOT)

The Daytona Cobra is one of the most legendary GT of the Sixties. (TOP SLOT)

Cobra Daytona

UNA SERPIENTE DE LEYENDA

El Cobra Daytona fue un extraordinario gran turismo creado única y exclusivamente para batir a los invencibles Ferrari GTO. Construido en 1964 y dotado de un potente motor Ford de cinco litros de cilindrada, compitió con gran éxito durante dos años contra el citado GTO, consiguiendo en numerosas ocasiones ganar la categoría GT en las pruebas del Mundial de Marcas. Sin embargo, pese a su gran éxito, desapareció del mapa en 1966, ya que a su creador, Carroll Shelby se le encargó el desarrollo y construcción del arma definitiva contra Ferrarri: el Ford GT40. Hay que recordar que en esa época se estaba en el apogeo del duelo Ferrari-Ford.

La versión realizada por TOP SLOT en kit de resina corresponde al coche que consiguió terminar en cuarta posición absoluta, y primero entre los vehículos de categoría Gran Turismo, en las 24 Horas de Le Mans de 1964. Fue pilotado por el equipo norteamericano formado por Dan Gurney y Rob Bondurant.



Top Slot

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. KIT25	Cobra Daytona

A LEGENDARY SNAKE

The Cobra Daytona was an extraordinary private car created just for the sake of beating the invincible Ferrari GTO. Made in 1964 and with a powerful five-litres Ford engine, it competed with the GTO for two years, obtaining many times the GT rank in the World Makes Championship. Nevertheless, despite its big success, it disappeared from the face of the earth in 1966, since its designer, Carroll Shelby, was entrusted the development and manufacturing of the once and for all arm against/for the Ferrari: the Ford GT40. Let's remember that the Ferrari-Ford duel was at its height at that time.

The TOP SLOT's resin kit version corresponds to the car that obtained the fourth position, and the first position among the Private Cars category, in Le Mans 24 Hours in 1964. It was driven by the Dan Gurney and Rob Bondurant American team.

Chaparral 2D victorioso en los 1000 Kilómetros del Nurbürgring de 1966. (TOP SLOT)

Chaparral 2D, winner of the Nurbürgring 1,000 kilometers in 1966. (TOP SLOT)

Chaparral 2D

Top Slot

VENCEDOR EN EL "NURBUR"

El Chaparral 2D fue uno de los grandes animadores del Campeonato del Mundo de marcas de 1966. Arbitrando en este año en el épico duelo que mantenían Ford y Ferrari, consiguió, sorpresivamente, la victoria en los 1000 Kilómetros del Nurbürgring. Dotado de un motor Chevrolet V8 de cinco litros de cilindrada y pilotado por el norteamericano Phill Hill y el sueco Joachim Bonnier, tuvo una temporada llena de abandonos: en su debut, en las 24 Horas de Daytona (número 65) por rotura de una conducción de aceite; en las 12 Horas de Sebring (número 12), por una fuga de aceite del motor. (En esta prueba se alineó con el número 11 otro Chaparral 2D pilotado por los americanos Hall-Sharp). Vino después la citada victoria en Alemania (precisamente es esa versión de Nurbürgring la que aparece en la fotografía) y por último en las 24 Horas de Le Mans (número 9), en donde abandonaron a la octava hora por problemas de batería.

La reproducción se trata de un kit de montaje fabricado en resina por los franceses de TOP SLOT, en el que se puede optar por dos decoraciones: la de su victoria en los 1000 Kilómetros de Nurbürgring o la que participó en las 24 Horas de Le Mans 1966.



Kit de montaje del Chaparral 2D de TOP SLOT.
Chaparral 2D's assembly kit, made by TOP SLOT.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. KIT25	Cobra Daytona

"NURBUR" WINNER

Chaparral 2D was one of the competitors that brought more entertainment to the World Makes Championship in 1966. When it seemed that it was acting as an arbitrator in the epic duel between Ford and Ferrari, it obtained, surprisingly, the victory in the Nurbürgring 1,000 kilometers. With a five-litres Chevrolet V8 engine and driven by the American Phil Hill and the Swedish Joachim Bonnier, it had a period full of failures: in its debut, in the Daytona 24 Hours (number 65) because of a burst in an oil pipe; in the Sebring 12 Hours (number 12), due to a leak of the oil engine (in this race took part another Chaparral 2D, number 11, and driven by the Americans Hall-Sharp). After those events, the Chaparral 2D obtained the said victory in Germany (in fact, that Nurbürgring version is the one represented in the picture), and, finally, in Le Mans 24 Hours (number 9), where they dropped out of the race eight hours after the start because of battery problems.

The reproduction is a resin kit assembly made by the French TOP SLOT, with two different decorations: the decoration of the Nurbürgring 1,000 kilometers or the decoration of the car that took part in Le Mans 24 Hours in 1966.


El elegante F-166 MM bicolor de NINCO.

The stylish bicolor NINCO's F-166 MM.

F-166 MM Ninco

CLASICO RESCATADO

Parecía que los días de gloria del primer clásico fabricado por NINCO habían pasado cuando esta marca catalana ha decidido en el 2000 relanzar el 166 MM, dentro de su cada vez más numerosa colección denominada "Classic". Precursor de toda una tendencia por parte de los fabricantes de rescatar del olvido a los vehículos clásicos, este coche, reproducción de un modelo que nació en 1949, recibe ahora una bonita combinación de azules en su carrocería, lo que le da al modelo un aire de elegancia y distinción. En el capó delantero se puede leer tampografiado el nombre del carrocero.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50116	F-166 MM "Le Mans 49"
Ref. 50117	F-166 MM "Sable-Salesmes 1954"
Ref. 50136	F-166 MM RACC Serie 97
Ref. 50136	F-166 MM RACC Especial 97
Ref. 50220	F-166 MM bicolor

A RESCUED CLASSIC

In 2000, when the glory days of NINCO's first classic seemed to be over, this Catalan make decided to relaunch the 166 M in its increasingly large collection called "Classic". This car is the precursor of a whole tendency base in the attempt of rescuing from the obscurity all the classic vehicles; th 166 MM, reproduction of a 1949 model, has now a beautiful combination of colors in its body, which gives a distinguished and styl appearance to the car. In the front hood, the name of the coachbuilder was tampo-printed.



F-250 GT/LM Coupé 64, the Daytona 24 Hours winner in 1964. (M.R.R.C.)

F-250 GT/LM Coupé 64 vencedor en la Horas de Daytona de 1964. (M.R.R.C.)

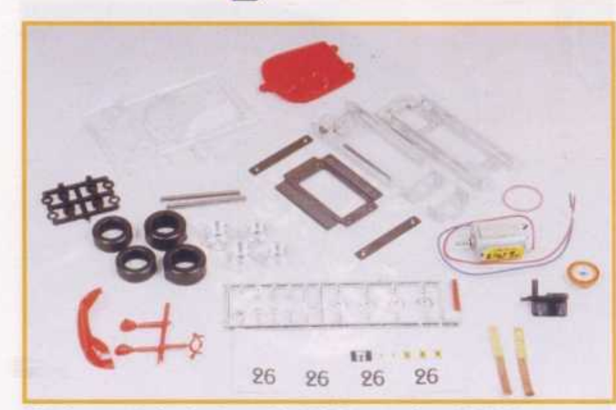
M.R.R.C. F-250 GT/LM

LA ESENCIA DEL SLOT

En los últimos años, la marca de slot inglesa M.R.R.C. International Hobbies Limited está teniendo una segunda juventud. Y ese renacimiento se está forjando de la mejor forma posible: poniendo en escena nuevamente los modelos más atractivos de su antigua gama así como otros moldes de Monogram y Airfix. Y entre éstos ha lanzado al mercado una serie de kits de montaje extraordinarios, similares a aquellos que se comercializaban en los años sesenta: chasis metálicos, carrocerías muy bien hechas y muchas horas por delante para disfrutar del montaje. Es decir, la esencia del slot en su más puro estado.

Esta serie de kits, englobada bajo la denominación genérica de "Clubman Special" se ha iniciado con un gran clásico de la competición: el F-250 GT/LM Coupé 64. Este vehículo era en origen un GTO que recibió una importante modificación en su aspecto exterior para asimilar sus formas a las del victorioso 250 LM de la época. De esta variante del GTO se fabricaron únicamente tres ejemplares totalmente nuevos, además de recarrozarse cuatro unidades producidas en 1962.

El kit de plástico de M.R.R.C. nos brinda la oportunidad de reproducir a escala dos versiones diferentes: con el número 30 el vencedor en las 24 Horas de Daytona de 1964 y con el coche número 26 el que disputó las 24 Horas de Le Mans del mismo año, pilotado por Hugus-Rosinski, que abandonaron en la novena hora de carrera con problemas en la transmisión. El kit de montaje se compone de 116 piezas, una cifra nada despreciable si se tiene en cuenta que es un modelo a escala 1/32.



Kit de montaje de la serie "Clubman Special" de M.R.R.C.

"Clubman Special" series assembly kit by M.R.R.C.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. MC9907	F-250 GT/LM Coupé 64 "Le Mans 64"
Ref. MC9913	F-250 GT/LM Coupé 64 "Daytona 64"

THE SLOT ESSENCE

Recently, the English slot m M.R.R.C. International Hobbies Limited is enjoyin second youth. And this rev is happening in the best possible wa bringing back into the scene the mos attractive models of its old range as as other Monogram and Airfix assemblies. Among these, they relaunched onto the market a superb assembly kit series, similar to those were onto the market in the '60s: me chassis, extraordinary made bodywor and plenty of hours to enjoy the assembly. That is, the slot essence i its pure state.

This kit series, included under the generic denomination "Clubman Special", has started with a great competition classic: the F-250 GT/LM Coupé 64. Originally, this vehicle was GTO, significantly modified in the exte to make it look similar to the victorio 250 LM of that time. Only three total new units were manufactured out of GTO variant, apart X from four units 1962 whose bodyworks were change

The plastic M.R.R.C. kit gives us th opportunity to enjoy the scale reproduction of two different versions with the number 30, the Daytona 24 Hours winner in 1964, and with the number 26, the car that competed in Mans 24 Hours the same year, driven Hugus-Rosinski, who dropped out of t race nine hours after the start due to problems in the drive shaft. The asser kit is made up of 116 pieces, which is really good if we take into account tha are talking about a 1/32 scale car.

F-250 TR en versión "Le Mans 58" de NINCO.

NINCO's F-250 TR, in its "Le Mans 58" version.

Ninco

F-250 TR

NUEVO "TESTAROSSA"

Tercera versión del F-250 TR "Testarossa" de NINCO, que reproduce el vehículo de la escudería de Briggs Cunningham que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1958 pilotado por el equipo Hugus-Eriksson. Lleva los colores característicos de dicha escudería, una de las más incondicionales de la prueba francesa, blanco con dos franjas longitudinales azules a lo largo de toda la carrocería. Este coche terminó la prueba en séptima posición en la clasificación general, alcanzando un modelo igual la victoria, por delante de un Aston Martin DB3. Hay que recordar que eran los tiempos en los que Ferrari labró su leyenda en las carreras de resistencia.



REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 50150	F-250 TR "Testarossa" rojo
Ref. 50111	F-250 TR "Testarossa" amarillo
Ref. 50221	F-250 TR "Testarossa" "LM 58"

NEW "TESTAROSSA"

Third version of the NINCO's F-250 TR "Testarossa", that reproduces the Briggs Cunningham's motor-racing team vehicle that took part in Le Mans 24 Hours in 1958 driven by the Hugus-Eriksson team. It has the motor-racing characteristic colors, one of the most unconditional of the French race, in white with two longitudinal blue lines along the whole body. This car ended the race in seventh position in the general classification, with an exact model obtaining the victory, in front of an Aston Martin DB3. Those were the days when Ferrari became a legend in the resistance races.

Reprotec

Desde luego no se puede negar que la decoración de este Fiat Abarth 1000 TCR es vistosa. (REPROTEC)

You have to admit that this Fiat Abarth has a bright and colorful decoration (REPROTEC)

FIAT ABARTH 1000 TCR

TERCER ANIVERSARIO

Del Fiat Abarth 1000 TCR, "ópera prima" de REPROTEC, comentábamos en el último Anuario que era un filón inagotable de decoraciones diferentes, ya que fue ampliamente utilizado en la década de los 60 por multitud de pilotos. Sin embargo, en este año 2000 sólo ha visto la luz una nueva versión de competición, denominada "Montjuich", que sigue el característico esquema de decoración del 1000 TCR pero con una vistosa mezcla de colores.

El otro nuevo Fiat Abarth 1000 TCR es un lanzamiento para conmemorar el tercer aniversario de la propia marca, un modelo completamente amarillo con el anagrama de REPROTEC 1997/2000 en los laterales, del que se han producido 600 unidades en edición numerada y limitada.



Tres años ya de vida para esta pujante marca de slot.(REPROTEC)

This three-year-old model is a booming slot make (REPROTEC)

REFERENCIAS/REFERENCES

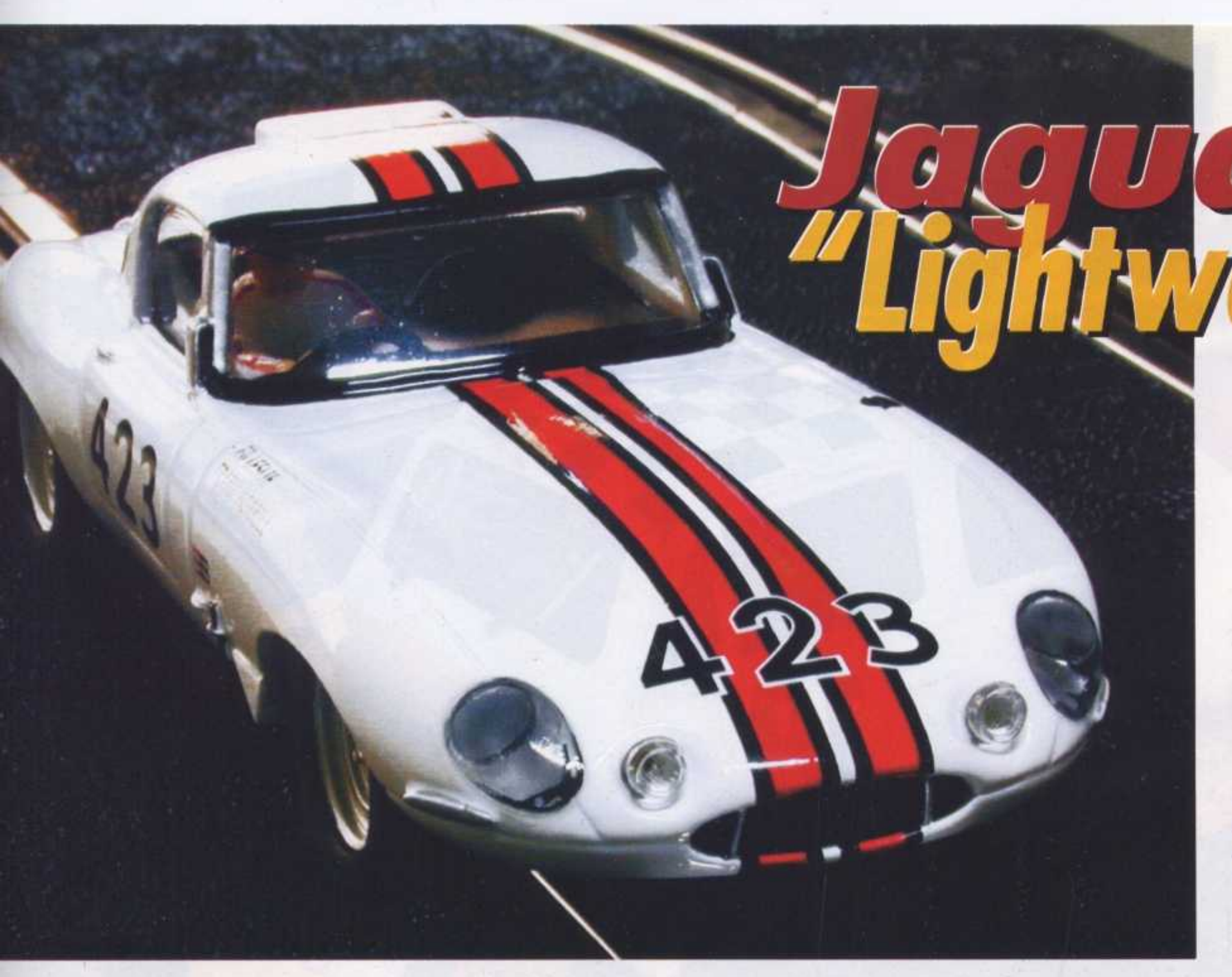
Ref. 1950	Fiat Abarth 1000 TCR "Campeón de Europa"
Ref. 1955	Fiat Abarth 1000 TCR "Zanini"
Ref. 1956	Fiat Abarth 1000 TCR "Italia 70"
Ref. 1957	Fiat Abarth 1000 TCR "Alcañiz"
Ref. 1960	Fiat Abarth 1000 TCR "Nürburgring 64"
Ref. 1965	Fiat Abarth 1000 "3er Aniversario Reprotec"
Ref. 1952	Fiat Abarth 1000 TCR "Montjuich"

THIRD ANNIVERSARY

As we mentioned in our last Yearbook, the Fiat Abarth 1000 TCR, the first REPROTEC work, was a gold-mine for different decorations, since it was broadly used by many drivers during the Sixties. However, in 2000 only one new competition version was released, called the "Montjuich", which follows the characteristic 1000 TCR decoration diagram but with a bright mixture of colors.

The other new Fiat Abarth 1000 TCR is a launch made X in order to commemorate the third anniversary of the make, a yellow model with the REPROTEC 1997/2000 emblem printed on the sides, which saw 600 units in a limited edition.

Jaguar E "Lightweight"



Con la carrocería rediseñada y aligerada al máximo, el Jaguar E "Lightweigt" logró batir a los GTO en bastantes ocasiones. (TOP SLOT).

With a redesigned and lightened at its bodywork, Jaguar E "Lightweight" won the GTO in many occasions. (TOP SLOT)

Top Slot

ALIGERADO DISEÑO

En 1962 el departamento de competición de Jaguar decidió construir una versión aligerada de su ya casi mítico modelo E, con el propósito de enfrentarse en condiciones con los invencibles, en aquella época, Ferrari GTO. Así nació el Jaguar E "Lightweight" (peso ligero), del que se fabricaron únicamente doce ejemplares. Se empleó el aluminio, tanto en la carrocería (que había recibido un nuevo diseño), como en el motor, consiguiéndose un vehículo muy ligero y estable que logró batir en bastantes ocasiones al GTO.

Las versiones que ofrece TOP SLOT en su kit de montaje en resina corresponden a los tres coches del equipo de Briggs Cunningham que participaron en las 24 Horas de Le Mans en 1963 (blancos con dos rayas longitudinales azules), y el coche inscrito por Kjell Qvale en las 12 Horas de Sebring de 1963, prueba en la que acabó en séptimo lugar absoluto además de ganar su categoría (blanco con dos rayas longitudinales rojas).

De los coches del equipo de Briggs Cunningham se pueden realizar los tres: el número 14 de Hansgen-Pabst, abandono por avería en el cambio en la primera hora de carrera; el número 15 de Richards-Grossmann, novenos en la clasificación final y por último el número 16 de Salvadori-Cunningham, retirados por accidente en la sexta hora.



Kit de montaje del Jaguar E "Lightweight. (TOP SLOT)
Jaguar E Lighweight assembly kit. (TOP SLOT)

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. KIT24	Jaguar E Type "Lightweight"

LIGHTENED DESIGN

The Jaguar competition department decided in 1962 to release a lightened version of its nearly mythical model E, to compete in equal terms with the, at that time, unbeatable Ferraris GTO. That is why the Jaguar E "Lightweight" was created, with just twelve units. Aluminum was used in the bodywork (which had a new design), as well as in the engine, thus obtaining a very light and stable vehicle, that won the GTO in many occasions.

The TOP SLOT's versions in its resin assembly kit correspond to the three Briggs Cunnigham's team cars that took part in Le Mans 24 Hours in 1963 (in white with two longitudinal blue lines), and the car registered by Kjell Qvale in the Sebring 12 Hours in 1963, race where it obtained the seventh position plus winning in its category (model in white with two longitudinal red lines).

The three Briggs Cunnigham's team cars can be reproduced: Hansgen-Pabst's number 14, which dropped out of the race one hour after the start, due to a breakdown in the drive shaft; Richards-Grossmann's number 15, ninth in the final classification, and, finally, Salvadori-Cunnigham's number 16, who dropped out of the race due to an accident six hours after the start.

Ninco

Jaguar XK 120 con capota de lona creado por NINCO.

NINCO's Jaguar XF 120, with a black mat.



JAGUAR XK 120

"MADE IN ENGLAND"

NINCO ha lanzado al mercado en el 2000 por lo menos una referencia de cada uno de los modelos que componen su magnífica colección de vehículos clásicos, englobados genéricamente en el apartado denominado "Classic" en su catálogo. El Jaguar XK120, fabricado entre 1949 y 1954, es un genuino representante de los deportivos británicos y uno de los primeros en contribuir a crear una aureola casi mítica alrededor del nombre de un fabricante de automóviles: Jaguar.

Ampliamente utilizado, tanto en circuito como en rallyes, el XK120 fue un coche extraordinario en pruebas ruteras, vencedor en el Rallye de los Alpes (1950, 51 y 52), en la "Liège-Rome-Liège" (1951) y en el Rallye del RAC (1951 y 53) entre otros triunfos. La última decoración que ha reproducido NINCO, en color rojo, corresponde a un participante en la clásica "Liège-Rome-Liège", una de las pruebas ruteras que tuvieron más prestigio en los principios de la década de los 50. Esta nueva versión se diferencia de las dos anteriores en que lleva la típica capota de lona negra de la época y en la rueda de recambio, colocada en la parte trasera, encima del portaequipajes.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50159	Jaguar XK 120 marfil
Ref. 50160	Jaguar XK 120 verde
Ref. 50216	Jaguar XK 120 "Roof"

MADE IN ENGLAND

NINCO has launched onto the market in 2000 at least one reference of each of the models that form part of its amazing classic vehicles collection, included generically in the section of its catalogue called "Classic". The Jaguar XK120, manufactured between 1949 and 1954, is a genuine representative of the British sport cars, and it was also one of the first cars that helped to create a nearly mythical aura about the name of a automobiles manufacturer: Jaguar.

Broadly used, in circuits as in rallies the XK120 was a superb car in road races, winning the Alps Rally (1950, 51, and 52), the "Liège-Rome-Liège" (1951), and the RAC Rally (1951 and 53), among others. The last of NINCO's decorations, in red, corresponds to a competitor in the classic "Liège-Rome-Liège", one of the road races that were more prestigious at the beginning of the Fifties. This new version differs from the two former ones in the typical black mat hood of that time, and in the spare wheel in the rear part of the car on the trunk.

Fly

Un precioso sport

El Lola T70 MKIII vencedor en las 24 Horas de Daytona de 1969, única victoria del MKIII en el Mundial. (FLY)

The Lola T70 MKIII, winner in Daytona 24 Hours in 1969, its only victory in the Championship. (FLY)

An gorgeus sport



VERSIONES SIN FIN

El Lola T70 MKIIIB es, para muchos, uno de los coches de carreras más bonitos que se han construido jamás. Fue la última evolución del Lola T70 MK de 1967. El MKIIIB, encuadrado en la categoría de vehículos Sport y dotado de un potente motor Chevrolet de cinco litros de cilindrada, fue un coche mecánicamente frágil. No pudo competir casi nunca con los potentes equipos de la época, Ferrari, Ford, o Porsche, pero fue un vehículo tremendamente innovador. Fue ampliamente utilizado por escuderías privadas, lo que hace que sean interminables las posibles versiones que de él se pueden reproducir a escala.

El Lola Chevrolet T70 MKIII consiguió su única victoria en una prueba del Campeonato del Mundo de Marcas en las 24 Horas de Daytona de 1969. El coche del equipo de Roger Penske, primera referencia de FLY, pilotado por los estadounidenses Donohue-Parsons, encabezó el do-

ENDLESS VERSIONS

The Lola T70 MKIIIB is, for many people, the most beautiful racing car ever. It was the last evolution of the Lola T70 MK of 1967. The MKIIIB, included in the Sport vehicles category and with a powerful five-liters Chevrolet engine, was a mechanically fragile car. It could hardly ever compete with the powerfu team of the time, Ferrari, Ford, or Porsche, but it was an amazingly innovative vehicle. It was broadly use by private motor-racing teams, which makes endless the possible versions that can be made out of it at a scale reproduction.

The Lola Chevrolet T70 MKIII obtained its only victory in a World Makes Championship race in Daytona 24 Hours in 1969. The Roger Penske's team car, first FLY reference, driven by the American Donohue-Parsons, led the double Lola

blete de los Lola ante una auténtica debacle de los vehículos sport en esta prueba, primera de la temporada. El tercer clasificado, un Pontiac Firebird, pertenecía a la categoría de Turismos. Sin embargo, el MKIII no confirmó sus posibilidades en el resto de la temporada y fue regularmente batido por la competencia.

Este mismo Lola, conducido por Donohue-Bucknum, tomó parte en la siguiente prueba del Campeonato, también en tierras americanas, las 12 Horas de Sebring (coche número 9 referencia C-37), aunque sin conseguir repetir su éxito. Abandonó a las cinco horas de carrera con un brazo de suspensión roto.

La segunda y tercera referencias en aparecer del Lola T70MkIII corresponden a los dos coches que consiguieron el doblete en la carrera de Thruxton (Inglaterra) en 1969. El de Brian Redman (número 4), primer clasificado y el de Bonnier (en amarillo con el número 1), uno de los pilotos que más se distinguieron con este Lola, que finalizó en segunda posición.

El Lola T70 MKIII Le Mans 70, en color rojo con el número 4 en los flancos, reproduce el único Lola que tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1970, en manos de los belgas Pilette-Gosselin, abandonando a las diez horas de carrera por rotura en la caja de cambios.

Dos versiones más, el Lola verde con el número 34 (ref. C36) visto en los 1.000 Kilómetros de Spa de 1970 y el de la escudería Guston (ref. C38) en las 9 Horas de Kyalami (Sudáfrica) del mismo año, son dos más de las muchas decoraciones que de los Lola T70 MKIII se vie-

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Lola T70 MKIIB-1969	Real model name/year
Fecha de aparición	Febrero 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	transversal ("sidewinder")	inlined position
tipo	cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	15 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	trasera	real wheel drive
tipo	paralelo	type
piñón (latón)	11dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	36 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	29 mm.	length
llanta (plástico)	14x10,5 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	20,5x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	57 mm.	Length
llanta (plástico)	113,5x9 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18,5x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto entero	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	89 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	79 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	63 mm.	overall width body
altura total en pista	32 mm.	over-all height in track
longitud total	136 mm.	overal length
peso	65 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. C31	Lola T70 MKIII "Sunoco" 1º Daytona 69
Ref. C32	Lola T70 MKIII "Bongrip" 2º Thruxton 69
Ref. C33	Lola T70 MKIII 1º Thruxton 69
Ref. C34	Lola T70 MKIII Le Mans 70
Ref. C35	Lola T70 MKIII Calcas
Ref. C36	Lola T70 MKIII 1.000 Km. Spa 70
Ref. C37	Lola T70 MKIII "Sunoco" Sebring
Ref. C38	Lola T70 MKIII Escudería Guston Kyalami 70
Ref. C39	Lola T70 MKIII Oulton Park
Ref. S31	Lola T70 MKIII "Red – Special UK"
Ref. S32	Lola T70 MKIII Alcañiz 99

in a real downfall of the sport vehicles in that race, first of the season. The third classified, a Pont Firebird, belonged to the Private Ca category. Nevertheless, the MKIII di not reaffirm its possibilities throughout the season, and it was regularly defeated by the rivalry.

The same Lola, driven by Donohu Bucknum, took part in the following race of the Championship, that also took place in America, the Sebring 1 Hours (number 9, reference C-37 ca although without a new success. It dropped out of the race with a broke suspension arm five hours after the start.

The second and third Lola's T70MKIII references correspond to the two cars that obtained the doub in the Thruxton race (England) in 1969. The Brian Redman's referenc (number 4), first classified, and Bonnier's (in yellow with the numbe 1), who was one of the most distinguished pilots of this Lola, an who obtained the second position.

The Lola T70 MKIII, in red with th number 4 on the sides, reproduces the only Lola that took part in Le Mans 24 Hours in 1970, driven by t Belgian Pilette-Gosselin, who droppe out of the race ten hours after the start because of a burst in the drive shaft.

The green Lola with the number 3 (ref. C36) seen in the Spa 1,000 kilometers in 1970, and the Guston motor-racing team one (ref. C38) competing in Kyalami 9 Hours in the



Brian Redman, with number 4, towards the victory in Thruxton in 1969. (FLY)

Brian Redman, con el número 4, camino de la victoria en Thruxton 1969. (FLY)

Lola T70 MKIII "Special United Kingdom". (FLY)

"Special United Kingdom" Lola T70 MKIII. (FLY)

Versión 1000 Kilómetros de Spa 1970. (FLY)

1970 Spa 1,000 kilometers version. (FLY)



La característica versión "calcas" que se repite en todos los clásicos de FLY.

The characteristic "calcas" version that is present in all FLY classics.

ron en manos de escuderías privadas a principios de los 70.

La última referencia en aparecer en el 2000 del Lola T70 MKIII fue una preciosa reproducción en color verde claro del coche de Frank Gardner, vencedor de la "Gold Cup" de 1969 disputada en el circuito inglés de Oulton Park.

Como es ya habitual en la serie "Fly Classics", aparece una versión "calcas", con la carrocería pintada, en este caso en rojo, para poder reproducir distintas decoraciones. En el Lola se puede optar por el coche de Hawkins-Prophet, octavos en los 1.000 Kilómetros de Spa 1969 y de Joachim Bonnier en Oulton Park 69, carrera en la que el piloto sueco abandonó tras obtener la "pole position".

Para finalizar con el Lola T70, citar dos ediciones especiales limitadas que se han realizado con él. La primera, en color rojo es la ya típica edición para el Reino Unido, en color rojo con el número 69 y la bandera inglesa en los flancos. La segunda es el plateado de la revista MINI AUTO que reproduce un Lola visto en el Campeonato de España de Vehículos Clásicos.

same year, are two more versions th represent two of the many more Lola T70 MKIII decorations made by private motor-racing team at the beginning of the Seventies.

The last Lola T70 MKIII reference in 2000 was a beautiful reproduction in a light green of the Frank Gardner's car, winner of the 1969 "Gold Cup", in the English Oulton Park circuit.

As is usual in the "Fly Classic" series, there is a "calcas" version, with a red bodywork in order to obta more decorations. In Lola we can choose the Hawkins-Prophet car, in eighth position in the 1969 Spa 1,000 kilometers, and the Joachim Bonnier's car in Oulton Park 69, where the Swedish pilot dropped out of the race after obtaining the "pole position".

Finally, two special editions of the Lola T70 have been made; the first one, in red, is the typical United Kingdom edition, in red with the number 69 and the Union Jack X on the sides. The second edition is a silver Lola that was seen in the Spanish Championship of Classic Vehicles, reproduced in the MINI AUT magazine.

El único Lola T70 MKIII en Le Mans 70, pilotado por los belgas Pilette-Gosselin. (FLY)

The only Lola T70 MKIII in Le Mans 70, driven by the Belgian Pilette-Gosselin. (FLY)





El color más característico del Lola T70 MKIII fue este azul de la Sunoco. Aquí en las 12 Horas de Sebring de 1969. (FLY)

This Sunoco blue was the most characteristic color of the Lola T70 MKIII. Here, in the Kyalami 9 Hours in 1970. (FLY)

Un asiduo piloto de Lola, el sueco Joachim Bonnier, con su característico T70 amarillo. (FLY)

An unconditional Lola's pilot, the Swedish Joachim Bonnier, with his characteristic yellow T70. (FLY)

The Guston motor-racing team Lola in the Kyalami 9 Hours in 1970. (FLY)

El Lola de la Escudería Guston en las 9 Horas de Kyalami de 1970 (FLY)

Quizá uno de los Lola más bonitos, el de Frank Gardner en la "Gold Cup" de 1969. (FLY)

Probably one of the most beautiful Lola, Frank Gardner's version in the "Gold Cup" in 1969. (FLY)

Edición especial de la revista MINI AUTO. (FLY)

Special edition of the MINI AUTO magazine. (FLY)

Superslot Scalextric Hornby

El Lotus Seven recibe una decoración "racing". (SUPERSLOT)

The Lotus Seven has a "racing" decoration.

Lotus Seven

CAMBIO DE IMAGEN

Dos nuevos Lotus Seven del 57, uno de los diseños más celebrados de su creador, el genial Colin Chapman, aparecen a lo largo del 2000. Debe su nombre, "Seven" a ser el séptimo coche que diseñó Chapman para Lotus. Y después de más de 40 años, sigue comercializándose, montado o en forma de kit a escala 1:1 (lo cual no deja se ser aterrador: pensar que puedas alcanzar los 200 km/h con un vehículo montado por ti mismo...). Desde 1973, año en que Lotus vendió los derechos de producción a Catherham Cars Ltd., bajo la denominación de Catherham Seven, aunque la esencia y el espíritu deportivo del modelo se han mantenido intactas.

SUPERSLOT pone en el mercado durante el 2000 dos versiones con un aspecto más "racing" que las iniciales del año anterior. Incorporan una barra antivuelco tipo monoplaza detrás de la cabeza del piloto y dos parabrisas pequeños que sustituyen al grande del modelo de calle, además de "perder" la rueda de recambio posterior. Los colores elegidos para estas decoraciones de carreras son el amarillo y el azul oscuro.



Versión en amarillo del Lotus Seven de SUPERSLOT.

Yellow version of the SUPERSLOT's Lotus Seven.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. H2200	Lotus Seven Classic verde
Ref. H2230	Lotus Seven Classic rojo
Ref. H2269	Lotus Seven nº 5 azul
Ref. H2270	Lotus Seven nº 8 amarillo

NEW LOOK

Two new Lotus Seven 57, one of the celebrated designs of its manufacturer, the terrific Colin Chapman, were released throughout 2000. The car has this name, "Seven", because it was the seventh car designed by Chapman for Lotus. And more than 40 years after, the car is still on the market, either "assembled" or as a 1:1 scale kit (which is really scary when you think that you can reach the 200 km/h in a vehicle made by yourself...). Since 1973, when Lotus sold the production rights to Catherham Cars Ltd., under the Catherham Seven denomination, the model essence and sport spirit were kept intact.

SUPERSLOT launched two more "racing" looking versions onto the market in 2000. They include a single-seat type roll bar bracket behind the pilot's head, and two small windshield that substitute the big one, characteristic of the street model; besides, it leaves out the rear spare wheel. The colors in this racing decorations are yellow and dark blue.



Carrera
The beginning of a legend
El principio de una leyenda

Maserati A6 GCS serie "1000 Miglia" de CARRERA.

CARRERA's Maserati A6 GCS "1,000 Miglia" series.

RECORDANDO LAS "MILLE MIGLIA"

El Maserati A6 GCS se fabricó inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial, en 1947. El significado de su extraña nomenclatura, A6 GCS, es el siguiente: la letra A se refería a ser la primera serie; el 6 proviene del número de cilindros (seis en línea); la G de "Ghisa" que significa fundición, pues de fundición estaba compuesto el metal con el que se había construido el monobloque; y finalmente "C" de competición y "S" de sport. Así de simple.

El primer A6 GCS que salió de fábrica fue confiado al piloto italiano Luigi Villoresi, que tomó parte en las "Mille Miglia" de 1947, abandonando por la rotura de una válvula. Desde ese momento, y recibiendo constantes modificaciones, se mantuvo en la brecha hasta 1952, año en que fue modificado substancialmente y se convirtió en monoplaza. Evidentemente la denominación cambió entonces y se le añadió otra letra, la "M" de monoplaza: A 6GCSM.

El Maserati A6 GCS fue un estupendo coche de carreras, pilotado entre otros por el citado Luigi Villoresi y por Alberto Ascari, y con él, la marca del tridente empezó a labrarse una leyenda en el mundo de la competición.

CARRERA nos ofrece una bonita reproducción de este Maserati sólo a escala 1/32 de momento, englobado dentro de una serie que se inicia denominada "1000 Miglia", en la que junto al Maserati A6 GCS aparece también el Mercedes 300 SLR de 1955.

Maserati A6 GCS

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Maserati A6 GCS-1947	Real model name/year
Fecha de aparición	Julio 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Carrera	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90º	type
piñón (bronce)	8 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	46 mm.	length
llanta (plástico)	13,5x6 mm.	rim (plastic)
neumático (liso)	22x7,5 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	550 mm.	Length
llanta (plástico)	13,5x6 mm.	Rim (plastic)
neumático (liso)	22x7,5 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	regulable longitudinalmente	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	76 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	72 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	50 mm.	overall width body
altura total en pista	37 mm.	over-all height in track
longitud total	120 mm.	overal length
peso	69 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 11201		Lancia Delta Integrale cromado

REMEMBERING THE "MILLE MIGLIA"

The Maserati A6 GCS was manufactured immediately after the Second World War, in 1947. The meaning of this strange nomenclature, A6 GCS, is the following: the letter A referred to the first series; 6 comes from the number of cylinders (straight six); the G is from "Ghisa", which means smelting, because the car's metal was made of it; and, finally, "C" from competition and "S" from sport. That's all.

The first A6 GCS was entrusted to the Italian pilot Luigi Villoresi, who participated in the "Mille Miglia" in 1947, although he dropped out of the race due to a valve burst. Since that moment, and with constant changes, the model stood in its ground until 1952, when it was fundamentally modified and it became a single-seat. Obviously, the name changed, and a new letter was added, the "M" for single-seat: A 6GCSM.

The Maserati A6 GCS was a wonderful racing car, driven, among others, by the Luigi Villoresi and by Alberto Ascari (who we mentioned earlier), and with it, the Maserati make began to create a legend in the competition world.

CARRERA offers us a nice reproduction of the Maserati at a 1/32 scale for the time being, included in a series called "1,000 Miglia", where beside the Maserati A6 GCS is also the Mercedes 300 SLR of 1955.

Carrera



El último de una época

EL ULTIMO DE UNA EPOCA

El Mercedes 300 SLR DE 1955 fue, en palabras del propio Juan Manuel Fangio, el coche más seguro que condujo en su vida. Y según decía, "el primer coche de carreras que realmente frenaba"...

El Mercedes 300 SLR reproducido por CARRERA, con el número 722, es el vehículo que consiguió la victoria en las "Mille Miglia" de 1955 conducido por Stirling Moss, considerado como el gran maestro de los 300 SLR, acompañado en esa ocasión por el también inglés Denis Jenkinson. Estableció la mejor marca que jamás se ha logrado en la citada prueba, prohibida poco tiempo después debido al accidente mortal del piloto español Alfonso de Portago. En

CARACTERÍSTICAS		*FEATURES*
Nombre modelo real/año	Mercedes 300 SLR-1955	Real model name/year
Fecha de aparición	Julio 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Carrera	Trade
posición	Longitudinal	inclined position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	20.000	r.p.m.
peso	23 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (bronce)	8 dientes	pinion (plastic)
corona (plástico)	26 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	50 mm.	length
llanta (plástico)	13,5x6 mm.	rim (plastic)
neumático (liso)	22x7,5 mm.	tire (plastic)

THE LAST OF AN ERA

The Mercedes 300 SLR of 1955 was, according to Juan Manuel Fangio himself, the safest car that he has ever driven. And he also said that it was "the very first racin car that actually brakes".

The CARRERA's Mercedes 300 SLR, with number 722, was the vehicle that obtained the victory in the 1955 "Milla Miglia", driven by Stirling Moss, considered to be the greatest master o the 300 SLR, accompanied on that occasion by Denis Jenkinson, another English pilot.

They obtained the best record ever in the aforementioned race, though it was prohibited soon after due to the mortal



Mercedes 300 SLR

The last of an era

Mercedes 300 SLR de Stirling Moss vencedor en las "Mille Miglia" de 19

Stirling Moss' Mercedes 300 SLR, w of the 1955 "Mille Miglia".a

dicha prueba, Fangio, sin copiloto, terminó en segundo lugar.

El Mercedes 300 SLR consiguió en 1955, a pesar de su retirada en Le Mans debido al grave accidente que costó la vida a numerosos espectadores, el título de Campeón del Mundo de Marcas, batiendo en la clasificación final a los Ferrari, Jaguar, Maserati y Aston Martin. Paradójicamente, el mismo día en el que los Fangio, Moss, Kling, Collins ... consiguieron el título para la marca de la estrella de tres puntas en la Targa Florio italiana, el conocido director deportivo de Mercedes, Alfred Neubauer recibió la noticia de la retirada de la marca de las competiciones. Pasarían muchos, muchos años antes de ver a las "flechas de plata" nuevamente en los circuitos.

EJE DELANTERO-FRONT AXLE:		
longitud	50 mm.	Length
llanta (plástico)	13,5x6 mm.	Rim (plastic)
neumático (liso)	22x7,5 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN (doble):	regulable longitudinalmente	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico	BODY:
HABITACULO:	plástico	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
DIMENSIONES-SIZE:		
guía eje trasero	77 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	73 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	53 mm.	overall width body
altura total en pista	35 mm.	over-all height in track
longitud total	131 mm.	overal length
peso	72 gr.	weigh
REFERENCIAS/REFERENCES		
Ref. 25421	Mercedes 300 SLR "Mille Miglia '55"	

accident of the Spanish pilot Alfonso d Portago. In that race, Fangio, without c driver, came second.

The Mercedes 300 SLR won the Wo Makes Champion title in 1955, despit its withdrawal from Le Mans because the terrible accident that cost many spectators' lives beating in the final classification the Ferrari, Jaguar, Maserati, and Aston Martin. Paradoxic the very same day when the Fangio, Moss, Kling, Collins obtained for the make the 3-corner star title in the Itali Targa Florio, the famous Mercedes sp director, Alfred Neubauer, knew about make's competition withdrawal. It was many years before the "silver arrows" appeared on the circuits again.

Sólo podía estar hecho en Inglaterra

Uno de los más carismáticos deportivos británicos de todos los tiempos, el Morgan 4/4. (SLOT CLASSIC)

One of the most charismatic British sport car ever, the Morgan 4/4. (SLOT CLASSIC)

It had to be made in England

Slot Classic

BRITISH RACING GREEN

El Morgan 4/4 es el prototipo incuestionable del deportivo británico, de una forma especial de entender el automóvil y de un estilo tan marcadamente propio como el que sólo saben impregnarle los ingleses a sus automóviles deportivos. La réplica en resina realizada por SLOT CLASSIC, comercializada en forma de kit o ya montada, representa el modelo de 1958, pintada en el clásico "British Racing Green".

Se ha realizado una versión de calle, con conductor con la típica gorra inglesa y una acompañante con sombrero. Multitud de detalles y accesorios a lo largo de todo el vehículo entre los que destaca una asombrosa parte delantera. En ésta se ha colocado una varilla sustentada entre los topes del parachoques, en la que se colocan escudos metálicos de la marca del automóvil, de distintos clubs..., tal y como se estilaba en la época. Un detalle realmente espectacular.



REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. CJ-15	Morgan 4/4 1958

BRITISH RACING GREE

The Morgan 4/4 is the unquestionable prototype of the British sport car; with a special way of understanding the automobile, and such a unique style that only English people know how to give their vehicles. The SLOT CLASSIC's resin replica, marketed a a kit or pre-assembled represents th 1958 model, in the classic "British Racing Green".

A street version, with a typical English driver wearing a cap and beside him a woman wearing a hat, has been released. There is great detailing and plenty of accessories along the whole car, where the amazing front part has to be emphasize. Here a rod was placed, supported along the fender limits, where the makes' metal badges, fro different clubs, can be seen..., as was usual at the time. A really spectacular detail.

Pegaso Berlineta

Un ejemplar único: el Pegas Berlineta ENASA 2I. Serie Especial o, familiarmente, "el Cangrejo". (SLOT CLASSIC)

A unique model: the Pegas Berlineta ENASA 21. Speci Series 0, commonly calle "the crab". (SLOT CLASSI

"El Cangrejo" "The crab"

Slot Classic

COCHE UNICO

Un solo ejemplar se realizó del Pegaso Berlineta, (1952) apodado popularmente como "el cangrejo". En realidad nunca pasó de la fase experimental y salvo algunos ensayos y demostraciones para la prensa internacional, nunca llegó a la calle. Entre sus innovaciones técnicas cabe destacar la utilización del aluminio en diversos elementos. Destaca en la reproducción de SLOT CLASSIC el perfecto color gris acero metalizado que se le ha aplicado en la carrocería. Un detalle curioso es que el conductor también es una "réplica" –muy conseguida por cierto-, del piloto oficial de la marca y probador de ENASA en aquellos tiempos, Celso Fernández. Esta unidad, debidamente modificada, tomó parte en 1953 en la Carrera en Cuesta a la Rabassada, conducida por el mismo Celso Fernández.

Siguiendo con el Berlineta, SLOT CLASSIC recrea también el Pegaso Berlineta ENASA 2I. Serie BE2, o tipo Barcelona, un



A UNIQUE CAR

Only one Pegaso Berlineta model was released, calle popularly "the crab". Actually, it never went beyond the experimental phase, and apart from some shows and tests fo the international press, it never reached the streets. It is remarkable among its technical innovations the use of aluminum in different elements. The metallized steel grey i the bodywork in the SLOT CLASSIC's production is impressive. An odd detail is that the driver is a very goo replica of Celso Fernández, the official make's driver and ENASA's tester at that time. This unit, properl modified, took part in the "Carrera e Cuesta a la Rabassada" ("Rabassad slope race"), driven by the Celso Fernández himself.

Still with the Berlineta model, SLO CLASSIC has also recreated the Pegaso Berlineta ENASA 21, a vehic

This is the Pegaso Berlineta ENASA 21. BE2 series. (SLOT CLASSIC)

Este es el Pegaso Berlineta ENASA 2l. Serie BE2. (SLOT CLASSIC)





vehículo que participó en los entrenamientos del Gran Premio para coches de Sport en Mónaco en el año 1952, en color rojo y amarillo y el número 54 en los flancos. En dicha prueba se inscribieron dos coches para los pilotos oficiales de la marca Juan Jover y Joaquín Palacio. Su falta de preparación e idoneidad para el sinuoso trazado monegasco hicieron desistir a los responsables de Pegaso de tomar la salida.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. CJ-13	Pegaso Berlineta ENASA 2l serie BE2
Ref. CJ-14	Pegaso Berlineta ENASA 2l serie especial

that took part in the Grand Prix training sessions for sport cars in Monaco in 1952, in red and yellow, and with the number 54 on the sides. Two cars were registered in that race for the official make pilots, Juan Jover and Joaquin Palacio. They were not well-enough prepared for the Monaco's winding roads, therefore, the Pegaso managers decided not to start the race.

Ninco

En la Carrera Panamericana se veían unas decoraciones realmente vistosas. (NINCO)

In the Panamerican Race, there were very colorful decorations (NINCO)

Porche 356 A Coupe

POR FIN EL COUPE

NINCO ha recuperado en el 2000 uno de sus más celebrados coches clásicos. Se trata del Porsche 356-A, aunque en esta ocasión ha reproducido la versión cerrada o coupé. En realidad la versión Speedster que había fabricado la marca catalana era una derivación del coupé que ahora aparece. Las versiones reproducidas corresponden a dos coches que tomaron parte en la Carrera Panamericana, una de más famosas y legendarias pruebas ruteras de cuantas se celebraban y, seguro, la más dura. Se disputó en cinco ocasiones en los años



AT LAST, THE COUPÉ

In 2000, NINCO regained one of the most famous classics cars ÊPorsche 356-A, although in its closed version, or coupé. Actually, the Speedster version made by the Catalan manufacturer was a modified coupé of this slot car. The versions give the replica to two cars which competed at the Panamerican Race, one of the most well-known and legendary road competitions and, surely, the hardest. In the '50s, it was competed in five occasions, driving 3,500 kilometres over seven days across Mexico. Very prestigious European makes such as

50, recorriendo 3.500 kilómetros durante siete días a través de México, y en ella se interesaron marcas europeas de gran prestigio como Porsche, Mercedes, Jaguar o Ferrari, además de las norteamericanas. En esta prueba los coches eran tremendamente vistosos, con decoraciones espectaculares, cuando a este lado del Atlántico los vehículos de competición estaban inmaculados de publicidad y sólo llevaban los colores nacionales en su carrocería.

El primero de los 356-A Coupé de NINCO representa el coche de Jacqueline Evans, actriz inglesa afincada en México en la IV Carrera Panamericana, año 1953, que decoró su coche con el retrato de Evita Perón pintado en su capó delantero. En los laterales se puede leer: "En memoria de Eva Perón". Fue eliminada en la primera etapa por llegar fuera de tiempo. El segundo coche, en color plateado con anagramas de Guatemala en su carrocería, pilotado en la misma prueba del 53 por Suhr, no tuvo mejor fortuna: acabó fuera de la pista.

También en el 2000 aparece otra decoración del 356-A Speedster, denominada "Sebring", en un bonito color azul oscuro metalizado y con barra antivuelco. El Speedster era uno de los coches preferidos por los pilotos amateurs en los E.E.U.U. a finales de los 50 y principios de los 60.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 50125	Porsche 356-A Speedster blanco nº 356
Ref. 50126	Porsche 356-A Speedster verde nº 38
Ref. 50155	Porsche 356-A Speedster "Mille Miglia"
Ref. 50198	Porsche 356-A Coupé "Evita"
Ref. 50178	Porsche 356-A Coupé "Guatemala"
Ref. 50206	Porsche 356-A Speedster "Sebring"

El pintoresco Porsche 356-A Coupé dedicado a Eva Perón. (NINCO)

The odd Porsche 356-A Coupé, in memory of Eva Perón

Porsche, Mercedes, Jaguar or Ferrari, together with their American counterparts, were interested in the race. Cars were extremely colorful, bearing terrific decorations, at a time when on this side of the Atlantic, competition vehicles displayed no publicity at all, bearing only the nation colors of their racing team.

The first NINCO's 356-A Coupé is Jacqueline Evans' car, an English actress settled in Mexico, who compe in the Fourth Panamerican Race, in 1953, decorating her car with Evita Perón's picture in the front hood. At th sides, "In memory of Eva Perón" coulc be read. She was eliminated on the fi stage, due to late arrival. The second



slot car, in silver, with Guatemala's colors in its body, driven by Suhr the same year, was not luckier since it ended up out of the track.

Also in 2000, another decoration of 356-A Speedster appeared, called "Sebring", in a beautiful metallized dar blue and with a roll bar. Speedster was one of the preferred car by the amateu drivers in USA, at the end of the '50s and at beginning of the '60s.



El Porsche 356-A era el coche preferido por los pilotos amateurs en los E.E.U.U. (NINCO)

Porsche 356-A was the car that the amateur pilots preferred in USA



Este fue otro de los 908 que pertenecieron a escuderías españolas a principios de los años 70. (FLY)

Another 908 which belonged to Spanish racing team at the beginning of the '70s

Porche 908 Spyder Fly

UN 908 ESPAÑOL

FLY ha reproducido otro de los Porsche 908 Spyder que pertenecieron a escuderías españolas en los primeros años de la década de los 70. Junto a los de la Escudería CS (ref. S11) y de la Escudería Montjuich-Tergal (ref. C12), el de la Escudería Repsol forma la tripleta de 908 que nos deleitaron (a los que tuvimos la suerte y la edad suficiente para verlos en vivo), en numerosas carreras disputadas en el Jarama, Alcañiz, Montjuich, Granollers o en multitud de subidas en cuesta.

La decoración elegida por FLY para el coche de la Escudería Repsol corresponde al 908 que José Manuel Lencina llevó en el Campeonato de España de Montaña de 1971, año en el que finalizó en tercer lugar en dicho certamen.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. C11	Porsche 908 "1° Nürburgring 69"
Ref. C12	Porsche 908 "3° Jarama 70"
Ref.C13	Porsche 908 "4° Zelweg 69"
Ref. C14	Porsche 908 "Brands Hatch 69"
Ref. C15	Porsche 908 "1° Jarama 70"
Ref. C16	Porsche 908 "5° Zelweg 70"
Ref. S11	Porsche 908 "2° Jarama 70" - MINI AUTO -
Ref. S12	Porsche 908 cromado
Ref. C17	Porsche 908 "Repsol"

A SPANISH 908

FLY made another Porsche 908 Spyder that used to belong to Spanish racing teams at the beginning of th '70s. Together with CS (reference S11), and Montjuich-Tergal racing teams (reference C12), the Porsche from Repsol team is the third 908. Those who were lucky and old enough enjoyed them over many competitions in Jarama, Alcañiz, Montjuich, Granollers or in many slope climbing.

The decoration choosen by FLY fo the Repsol racing team slot car is from the 908 that José Manuel Lencina drove in 1971 in the Spain Mountain Racing Competition, who came third at the race.

Fly

El vistoso Porsche 908 Flunder de Ballot-Lena y Chasseuil en Le Mans 1971. (FLY)

The colorful Porsche 908 Flunder of Ballot-Lena and Chasseuil in Le Mans 1971

Porsche 908 Flunder

DIVERSIDAD FLUNDER

Seis nuevas referencias ha sacado FLY a lo largo del 2000 de su bonito Porsche 908 Flunder. Este coche fue ampliamente utilizado desde 1969 hasta mediados de los años 70 por numerosos pilotos de escuderías privadas.

El primero de ellos, con una psicodélica decoración, tomó parte en las 24 Horas de Le Mans de 1971, pilotado por los franceses Ballot-Lena y Chasseuil que abandonaron a las trece horas de carrera cuando iban colo-

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. C41	Porsche 908 Flunder "1º Montlhéry 70"
Ref. C42	Porsche 908 Flunder "Le Mans 71"
Ref. C43	Porsche 908 Flunder "Le Mans 72"
Ref. C44	Porsche 908 Flunder Calcas
Ref. C45	Porsche 908 Flunder Marlboro Le Mans 73
Ref. C46	Porsche 908 Flunder Buenos Aires 70
Ref. C47	Porsche 908 Flunder Cola larga Le Mans 69
Ref. C48	Porsche 908 Flunder Cola larga Zeltweg 69
Ref. C49	Porsche 908 Flunder Cola larga Le Mans 70



DIVERSITY FLUNDER

FLY launched six new references of the beautiful Porsche 908 Flunder in 2000. This car was broadly driven from 1969 till mid-'70s by many private racing teams.

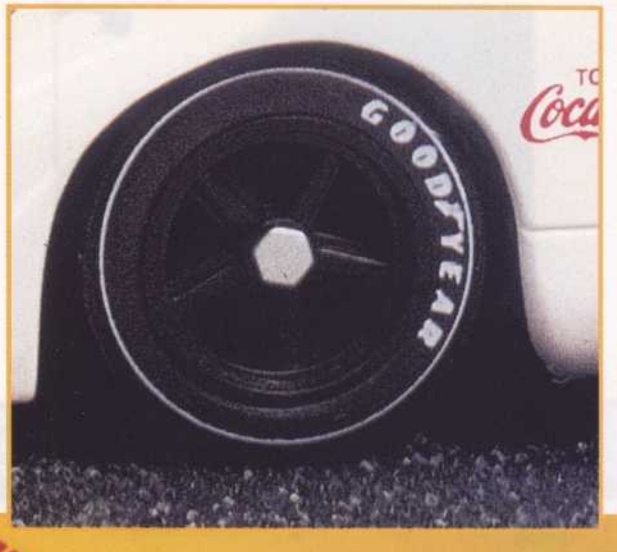
The first one, with a psychedelic decoration, took part in the Le Mans 24 Hours, in 1971, driven by the French Ballot-Lena and Chasseuil, who left the race after 13 hours, when they were in tenth place.

Also, there is a 908/2 that came seventh the Le Mans 24 Hours in 1974 (number 4), driven by the

cados en la décima posición.

A continuación aparece un 908/2 que finalizó en séptima posición en las 24 Horas de Le Mans de 1973 (número 4), pilotado por los ecuatorianos Ortega-Merello. Retrocediendo en el tiempo, nos vamos a los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires en 1970, prueba fuera del Mundial en esa temporada, coche blanco número 40, con el típico anagrama de la petrolera YPF en el círculo negro de los números.

Y retrocediendo aún más aparecen los denominados "cola larga", creados en 1969, con la parte trasera de la carrocería aerodinámicamente alargada, especialmente diseñados para las 24 Horas de Le Mans, y más específicamente para su larga recta de Mulsanne. El prime-



Ecuatorian Ortega-Merello. Going back in time, a thousand kilometres far from Buenos Aires in 1970, there was a race outside the world championship competed by a white car, number 40, with the typical emblem of the YPF oil company in the black circle of the numbers.

Porsche 908 Flunder en los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires de 1970. (FLY)

Porsche 908 Flunder in the 1,000 Kilometres of Buenos Aires, in 1970.

Porsche 908 Flunder del equipo ecuatoriano Ortega-Merello en las 24 Horas de Le Mans 1973. (FLY)

Porsche 908 Flunder from the Ecuatorian Ortega-Merello, in 1973 in the Le Mans 24 Hours.

ro de ellos del equipo oficial Porsche pilotado por Joseph Siffert-Brian Redman (número 20), que abandonaron la prueba cuando tan solo llevaban cinco horas de carrera. El segundo, un vehículo del equipo austríaco de la Escudería Salsburgo y pilotado por los alemanes Jost-Pankl, el Flunder que terminó quinto en los 1.000 Kilómetros de Austria de 1969. Finalmente, el coche del "Martini Racing", que en la edición de 1970 de las 24 Ho-

Going further back in time, it appe the so-called "long tail", made in 19 with the rear part of the body being aerodynamicly lengthened, a car whic was designed for the Le Mans 24 Ho and, more specifically, for the long straight of Mulsanne. The first vehicl belongs to Porsche racing team and was driven by Joseph Siffert and Bria Redman (number 20), who left the ra after only five hours. The second car from the Austrian Salsburg racing tea



Coche del equipo oficial, Siffert-Redman e Le Mans 69, no llegó a completar las seis horas de carrera. (FLY)

The official team's car driven by Siffert-Redman in Le Mans '69, who left the race after less than six hours.

En los 1.000 Kilómetros de Austria de 1969 en Zeltweg, el Porsche 908 Flunder "austriaco". (FLY)

In the 1,000 Kilometres of Austria raced in 1969, in Zeltweg, this is the "Austrian" Porsche 908 Flunder.

ras de Le Mans finalizó, pilotado por Rudi Lins y Helmut Marko, la citada prueba francesa en tercera posición.

Del Flunder también se ha realizado la referencia calcas, con dos versiones a elegir sobre una carrocería pintada en amarillo: Le Mans 71, Cosson-Leuce, abandona en la quinceava hora y Le Mans 73, nº 52, Wicky-Cohen-Olivar, que finalizaron en el puesto 21 y último de la clasificación.

it was driven by German Jost-Pankl, and came fifth in the 1,000 Kilometres of Austria, in 1969. Finally, the "Martini Racing" car came third in the 1970's edition of the Le Mans 24 Hours, driven by Rudi Lins and Helmut Marko.

There is also a "calcas" reference, with two yellow body versions to opt for: Le Mans 71, driven by Cosson-Leuce who left the race after 15 hours, and Le Mans 73, number 52, driven by Wicky-Cohen-Olivar, who placed 21st and last of the classification, respectively.



Tercera posición en Le Mans para un "Flunder": lo consigue en el 70 un coche del "Martini Racing". (FLY)

Third position in Le Mans for a Flunder in 1970 with the "Martini Racing" vehicle.







La típica versión calcas del 908 Flunder, con dos versiones de Le Mans para elegir. (FLY)

The typical "calcas" version of 908 Flunder, with two different decorations of Le Mans.

Fly Porsche 908/3



Porsche 908/3 de la Escudería Gulf-Wyer, vencedor en la Targa Florio de 1970. (FLY)

Concebido para triunfar

A finales de los 60 y principios de los 70 se crearon varios de los más bellos vehículos de competición de todos los tiempos. Sin embargo, entre ellos, apareció un día un tosco diseño más parecido a una pastilla de jabón que a un automóvil. Sin embargo era un triunfador nato.

NACE UNA ESTRELLA

El Porsche 908/3 fue un coche concebido en 1970 para disputar una sola prueba del Campeonato del Mundo de Marcas. Este certamen estaba reservado en aquellos tiempos a los vehículos de categoría sport de cinco litros de cilindrada. Sin embargo, estos monstruos de casi 580 caballos de potencia eran de todo menos idóneos para "meterlos" en la Targa Florio, una carrera que se disputaba por tortuosas y malas carreteras que recorren toda la isla de Sicilia. Así pues. Los ingenieros de Sttutgart diseñaron, a

Born to win

At the end of the '60s and at the beginning of the '70s, many of the most beautiful racing cars ever were created. However, between them it also appeared a basic design more similar to a bar of soap than to an automobile. A winner had born.

A STAR IS BORN

Porsche 908/3 was designed in 1970 to compete in only one race of the World Makes Championship. At that time, this competition was reserved to spor vehicles, up to five litres cubic capacity. However, those "monsters" o almost 580 hp were not suitable to race the Targa Florio, which went across tortuous roads of Sicily. That´s why the Sttugart engineers designed a small, compact and fast two-seater, equipped with a 2 litres engine and almost 400 hp, based on a small mountain vehicle of 1968.

partir de una pequeña barqueta de montaña de 1968, un pequeño biplaza compacto y ligero, dotado de un motor ocho cilindros de tres litros de cilindrada que desarrollaba cerca de 400 CV.

El resultado no pudo ser mejor. No sólo triunfaron en la citada prueba rutera de la Targa Florio, sino que también lo hicieron en el tortuoso Nurbürgring, consiguiendo en ambos casos el doblete. El Porsche 908/3, de tosco y sencillo diseño, consiguió durante los años siguientes nuevos triunfos –en el 71 lo repitieron en la Targa Florio y en el Nurbürgring-, entre los que figuran el del piloto español Juan Fernández en el Campeonato Europeo de Montaña.

La primera versión realizada por FLY de este clásico corresponde al vehículo pin-

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Porsche 908/3-1970	Real model name/year
Fecha de aparición	Noviembre 2000	Date
Escala	1/32	Scale
MOTOR-ENGINE:		
marca	Mabuchi	Trade
posición	Transversal	sidewinder position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	15 gr.	weigh
TRANSMISION-TRANSMISSION:		
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	Paralelo ("sidewinder")	type
piñón (latón)	11 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
EJE TRASERO-REAR AXLE:		
longitud	59 mm.	length
llanta (plástico)	18,5x10,5 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	20,5x9,5 mm.	tire (plastic)
EJE DELANTERO-FRONT AXLE:		
longitud	55 mm.	Length
llanta (plástico)	18,5x8,5 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	19,5x9,5 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto completo	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
DIMENSIONES-SIZE:		
guía eje trasero	90 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	75 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	61,5 mm.	overall width body
altura total en pista	33 mm.	over-all height in track
longitud total	122 mm.	overal length
peso	66 gr.	weigh
REFERENCIAS/REFERENCES		
Ref. C64	Porsche 908/3	1° Targa Florio 70
Ref. C65	Porsche 908/3	Targa Florio 1970
Ref. C67	Porsche 908/3	2° Targa Florio 70



The outcome couldn´t have been better. They didn´t just win the aforementioned race but they also conquered the winding Nurbürgring. Basic and simple-designed, the Porsche 908/3 achieved a lot of victories in the years to come ÊTarga Florio and Nurbürgring again in 1971, and part of that success went to the Spanish pilot Juan Fernández in the European Mountain Championship.

FLY's first slot car version of this classic corresponds to the vehicle in blue and orange of the Gulf de John Wyer racing team (Porsche's official team in 1970), which won the Targa Florio driven by two specialists of the



Porsche 908/3 de la Escudería Salzburgo en la Targa Florio de 1970. (FLY)



El segundo clasificado en la Targa Florio del 70, pilotado por Rodríguez-Kinnunen. (FLY)

tado con los colores azul y naranja de la escudería Gulf de John Wyer –equipo oficial Porsche en aquel año- que consiguió la victoria en la Targa Florio de 1970, pilotado por dos grandes especialistas de las pruebas de resistencia: el suizo Josep Siffert ("al volante" en el coche de FLY), y el británico Brian Redman.

El segundo Porsche 908/3 aparecido en el 2000 es el de la Escudería Salzburgo, pilotado por el británico Vic Elford y el alemán Hans Herrmann en la misma Targa Florio del 70, que fue el único de los cuatro 908/3 que no terminó la prueba, pues abandonó por avería cuando se llevaban disputados... quince kilómetros desde la salida.

Por último, y camino de completar el cuarteto que disputó la Targa Florio de 1970, el coche número 40 que finalizó la prueba en segundo lugar, con el mexicano Pedro Rodriguez y el finlandés Leo Kinnunen al volante.

resistance competitions: Suisse Josep Siffert, and British Brian Redman.

The second Porsche 980/3 made in 2000 belongs to the Salzburg racing team. Driven by British Vic Elford and German Hans Herrmann in '70 Targa Florio, it was the only 908/3 out of the four present in the competition that didn´t end the race due to a break down after only 15 kilometres.

Finally, the fourth Porsche to compete in '70 Targa Florio, car number 40, came second driven by Mexican Pedro Rodríguez and Finnish Leo Kinnunen.

Fly Porsche 917

La primera referencia del Porsche 917 K es el vencedor en las 24 Horas de Le Mans de 1971. (FLY)

Un monstruo sagrado

El Porsche 917 ha sido uno de los mejores vehículos de competición que se han creado jamás. En dos temporadas (1970-1971) ejerció un dominio aplastante sobre todos sus rivales en el Campeonato del Mundo de Marcas y en Le Mans. En el 72 fueron proscritos.

The first reference of Porsche 917 K won the Le Mans 24 Hours in 1971.

A sacred monster

A sacred monster

Porsche 917 is one of the best racing vehicles ever created. Over 1970 and 1971, it mastered over its rivals in the World Makes Championship and in Le Mans. In 1972, it w outlawed.

PODERIO PORSCHE

FLY inició la fabricación de este monstruo de la competición con la versión de 1971 del 917 K (K de kurz, corto en alemán). Encuadrado en la categoría de coches sport (mínimo de 25 ejemplares construidos), ejercieron en su época un dominio casi total sobre sus competidores. Con un motor de cinco litros de cilindrada daba sus buenos 580 CV de potencia, lo que le permitía alcanzar los 392 Km/h. en la recta de Mulsanne en Le Mans.

La primera referencia en aparecer es el Porsche 917 K que se impuso en las 24 Horas de Le Mans de 1971, conducido por Helmut Marko y Giys Van Lennep, del equipo semioficial "Martini Racing", que se impuso a los 917 del equipo oficial.

En segundo lugar aparece el 917 K más característico, el de la escudería "John

POWERFUL PORSCH

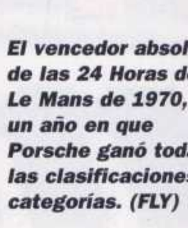
FLY started to manufacte this racing monster with the 1971 version of 91 K (K for kurz, meaning short in German). Placed in the sport cars category (minimum o 25 units), they were the absolu kings with a 5 litres engine and 580 hp, which allowed a speed 392 km/h in Le Mans' straight Mulsanne.

The first reference to appear Porsche 917 K, which won in 1971 Le Mans driven by Helmu Marko and Giys Van Lennep, fro the semiofficial "Martini Racing team, who imposed over the 91 from the official one.



El característico coche de la Escudería Gulf-Wyer con los típicos colores azul cielo y naranja. (FLY)

The characteristic car of the Gulf-Myer racing team, in typical sky blue and orange.



El vencedor absol de las 24 Horas d Le Mans de 1970, un año en que Porsche ganó tod las clasificacione categorías. (FLY)

The absolute winn of the Le Mans 24 Hours in 1970, a year when Porsch won everything.

El Porsche 917 K de la escudería austríaca Salsburgo en las 24 Horas de Daytona de 1970. (FLY)

The Porsche 917 K of the Salsburg racing team in the 24 Hours of Daytona in 1970.



El bonito Porsche del equipo semioficial "Martini Racing" con su color habitual, el plateado y no el blanco del número 22. (FLY)

The beautiful Porsche of the "Martini Racing" semiofficial team, in its typical silver and not in white as number 22.

Wyer Automotive Gulf", equipo oficial de la marca germana, con sus típicos colores azul cielo y naranja. Reproduce el coche que, pilotado por Pedro Rodríguez y Jackye Oliver venció en los 1.000 Kilómetros de Monza de 1971, encabezando un doblete más de los logrados por este equipo a lo largo de la temporada.

La siguiente referencia es el Pors-

Secondly, the most characteristic 917 K, from "John Wyer Automotive Gulf" official racing team, in typical sky blue and orange. It reproduces the car that driven by Pedro Rodríguez and Jackye Oliver, won in 1971 Monza 1,000 Kilometres.

The next reference is the Porsche 917 K that won the Le

che 917 K que venció en la edición de 1970 de las 24 Horas de Le Mans (coche número 23), pilotado por Hans Herrmann y Richard Attwood, en un año en el que Porsche ganó absolutamente todas las clasificaciones y categorías de la citada prueba.

El bonito Porsche 917 K plateado con los colores del "Martini Racing", es una de las decoraciones más atractivas que se pueden ver del 917. Alineando normalmente dos vehículos en cada prueba, esta escudería fue capaz de "robarle" tres victorias al todopoderoso equipo Gulf en el campeonato de 1971. La referencia de FLY corresponde a uno de los dos presentes en los 1000 Kilómetros de Monza.

Las otras tres referencias del 917 K que aparecen en el 2000 son coches pertenecientes a escuderías privadas que dispusieron de este modelo. En primer lugar el coche de la Escudería Salsburgo en las 24 Horas de Daytona de 1970, Ahrens-Elford que abandonaron; el único 917 K presente en los 1.000 Kilómetros de Nurbürgring de 1971, el 4,5 litros del equipo alemán "Team Auto Usdau" que conducido por Willy Kauhsen y Reinhold Jost consiguió la sexta plaza absoluta y la victoria entre los vehículos de categoría sport. Por último el coche del "Team Gunston" pilotado por el inglés Richard Attwood y el sudafricano John Love en las 9 Horas de Kyalami de 1971.

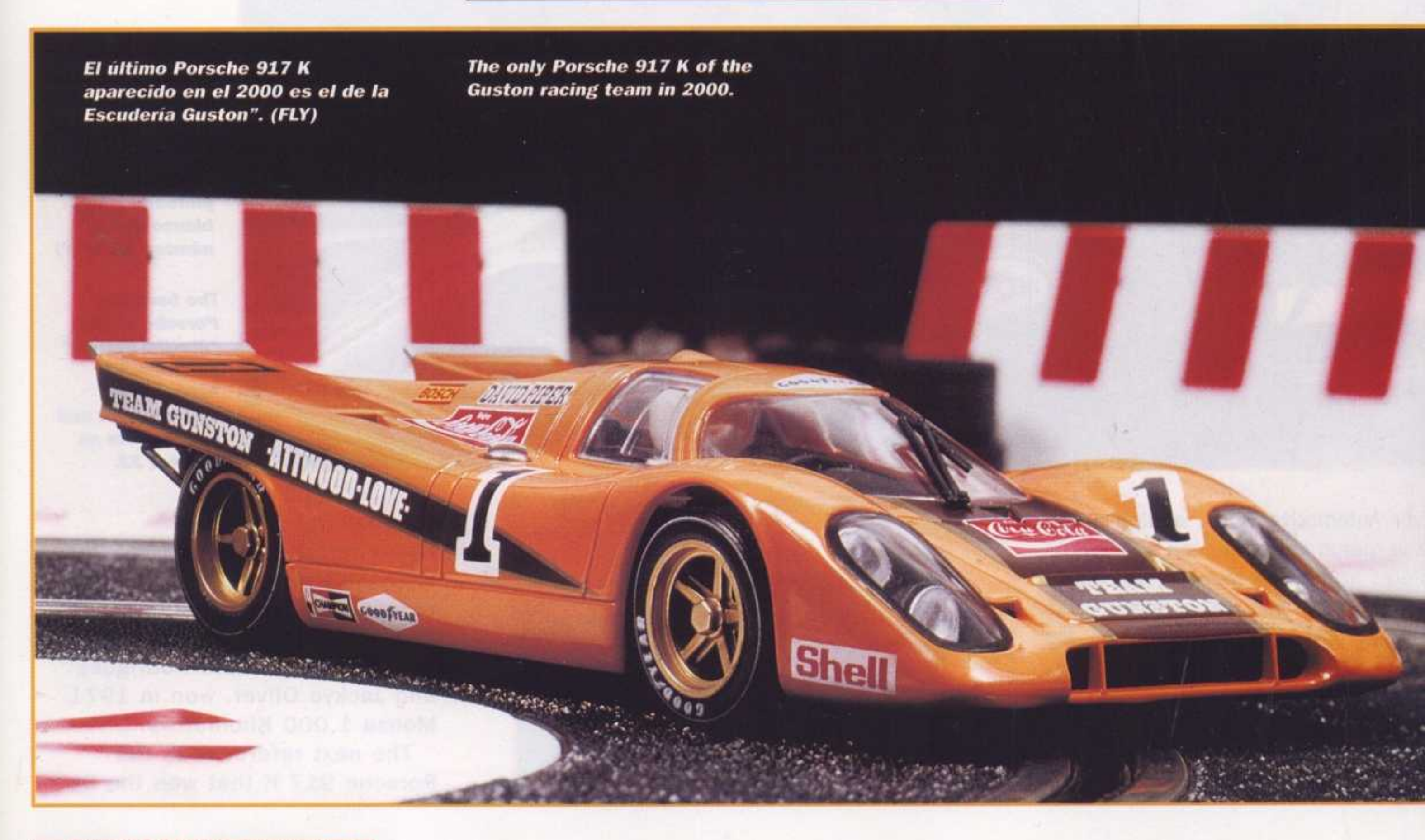
CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Porsche 917 K-1970	Real model name/year
Fecha de aparición	Abril 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	Transversal	sidewinder position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	15 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	Paralelo ("sidewinder")	type
piñón (latón)	11 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	59 mm.	length
llanta (plástico)	18,5x10,5 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	20,5x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	58 mm.	Length
llanta (plástico)	18,5x8,5 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	19,5x9,5 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto entero	Completed Driver:
CHASIS:	plástico-cuna motor	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	88 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	72 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	62 mm.	overall width body
altura total en pista	30 mm.	over-all height in track
longitud total	131 mm.	overal length
peso	69 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. C51	Porsche 917 K Martini 1° Le Mans 71
Ref. C52	Porsche 917 K Gulf 1° Monza 71
Ref. C53	Porsche 917 K "1° Le Mans 70"
Ref. C57	Porsche 917 K Martini Monza 71
Ref. C58	Porsche 917 K "1000 Km. Nurbürgring 71"
Ref. C59	Porsche 917 K "Daytona 70"
Ref. C81	Porsche 917 K Kyalami 1971

Mans 24 Hours in 1970 (number 23), driven by Hans Herrmann and Richard Attwood, in a year when Porsche won it all in Le Mans.

Nice silver Porsche 917 K, with "Martini Racing" colors, has got one of the most beautiful decorations in a 917. Compiting with two cars in every race, this team was able to "steal" three victories out of the all-powerful Gulf team in 1971. FLY's reference corresponds to one of the cars that went to the Monza 1,000 Kms.

The other three references of 917 K to appear in 2000 were from cars belonging to private racing teams. First, Salsburg racing team's car that went to the Daytona 24 Hours in 1971, driven by Ahrens-Elford who left the race. Second,, the only 917 K to be present at the 1,000 Kilometres of Nurbürgring in 1971, 4.5 litres cc of the German team "Team Auto Usdau", driven by Willy Kauhsen and Reinhold Jost, who achieved the sixth absolute place and the victory in the sport category. Last, Team Gunston's car, driven by English Richard Attwood and SouthAfrican John Love in the 9 Hours of Kyalami, in 1971.



El último Porsche 917 K aparecido en el 2000 es el de la Escudería Guston". (FLY)

The only Porsche 917 K of the Guston racing team in 2000.

El único Porsche 917 K presente en los 1.000 Kilómetros de Nurbürgring de 1971. (FLY)

The only Porsche 917 K to be present in the 1,000 Kilometres of Nurbürgring in 1971.

GB Track Porsche 917 Spyder



No se puede negar que los Porsche 917 Spyder de GB TRACK sean vistosos.

You can't deny the Porsche 917 Spyder of GB TRACK are bright.

Una espléndida barqueta
A splendid vehicle

UNA NUEVA MARCA

A finales de los años sesenta y principios de los setenta, la CAN-AM, campeonato que se disputaba en Estados Unidos y Canadá estaba en su máximo esplendor. Se disputaba con barquetas de cilindrada ilimitada, y en él participaron los coches más potentes que se han visto jamás en un circuito. Aquí en Europa se quiso emular dicho certamen, denominándose Interserie. Acabó siendo un coto cerrado de Porsche, sobre todo cuando en 1972 el Campeonato del Mundo de Marcas quedó reservado a los vehículos de tres litros de cilindrada y los grandes sport de cinco litros –el Porsche 917 entre ellos-, quedaron fuera. El Porsche 917 Spyder fue concebido para disputar ambos campeonatos, con un diseño de carrocería bastante similar a los últimos 908 Flunder.

El 2000 ha visto nacer una nueva marca de coches de slot a escala 1/32 en nuestro país. Se trata de GB TRACK, que será una segunda marca

El Porsche 917 Spyder fue un paso intermedio entre el 917 y el coche de carreras más potente de toda la historia, el Porsche 917/10 (1000 CV). Inscrito regularmente en la Interserie, dominó este certamen al estilo Porsche: con incontestable autoridad.

The Porsche 917 Spyder was an intermediate step between the 917 and the faster racing car ever, Porsche 917/10 (1,000 hp). It used to race the "Interserie" mastering this competition as Porsche usually does: with an indisputable authority.

A NEW MAKE

At the end of the '60s and at the beginning of the '70s, the CAN-AM, a competition raced in USA and Canada, was at its peak. Vehicles with a unlimited cubic capacity were allowed so that the most powerful vehicles ever took part of it. In Europe, the competition was imitated and named "Interserie", and ended up being a Porsche reserve, above all when in 1972, the World Makes Championship was limited to 3 litres vehicles, so the big 5 litres sport cars, such as Porsche 917, were out of the race. The Porsche 917 Spyder was created to compete in both championships, with a body similar to the last 908 Flunder.

In 2000, a new 1/32 slot car manufacturer was born in Spain: GB TRACK, and they will be FLY's second

de FLY. Su primera realización ha sido una bonita barqueta, el Porsche 917 Spyder, evolución del 917 K. Como primera referencia aparece el vistoso coche con el que el alemán Jürgen Neuhaus disputó la Interserie en 1971 (la Interserie se convirtió en un certamen disputado por una gran mayoría de pilotos germanos), terminando en sexta posición en la clasificación final del campeonato. Al mismo tiempo aparece la referencia GB3 correspondiente al 917 Spyder de otro piloto alemán, Ernst Kraus, en la Interserie de 1971.

Como se puede apreciar en las fotografías, son decoraciones tremendamente vistosas. La parte mecánica es igual a la de los vehículos de FLY y en cuanto a la carrocería, el nivel de acabados es de momento muy similar también, aunque algo más sencillo. En estos primeros modelos la tampografía está impecable y queda recubierta por una gruesa capa de barniz.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Porsche 917 Spyder-1971	Real model name/year
Fecha de aparición	Diciembre 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	Transversal ("sidewinder")	position
tipo	Cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	15 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	Paralelo	type
piñón (latón)	11 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	36 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	58 mm.	length
llanta (plástico)	13,5x10 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	21x11,5 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	58 mm.	Length
llanta (plástico)	13,5x8 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	19x9 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto completo	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	90 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	72 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	62 mm.	overall width body
altura total en pista	31 mm.	over-all height in track
longitud total	125 mm.	overal length
peso	68 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. GB1	Porsche 917 Spyder 6° Interserie 71	
Ref. GB3	Porsche 917 Spyder Interserie 71	

make. Their first slot car is a beautiful vehicle, the Porsche 917 Spyder, an evolved 917 K. The first reference is th colorful car driven by German Jürgen Neuhaus in the "Interserie" in 1971 (this competition became almost a German reserve), who achieved the six position in the final classification. At th same time, another reference appears, GB3, corresponding to the 917 Spyder of another German driver, Ernst Kraus, the "Interserie" in 1971.

As it can be noticed in the pictures, their decorations are really bright. Their mechanics parts are the same as FLY'. vehicles and their bodies are also very similar although their finishings are a b simpler. The tampo-printing is perfect and they come with a thick varnishing.

Porsche 917 Spyder, "Opera prima" de una nueva marca española de slot: GB TRACK

Porsche 917 Spyder, the first work of the new Spanish slot make: GB TRACK.



Reprotec

El mítico utilitario español sigue vivo gracias a REPROTEC.

REPROTEC has kept alive this mythical Spanish vehicle.

Seat 600 E

EL INAGOTABLE UTILITARIO

Tampoco ha sido este modelo excesivamente explotado por REPROTEC a lo largo del 2000, al igual que ha sucedido con el Fiat Abarth 1000 TCR, pues sólo ha aparecido un nuevo color de serie y una edición conmemorativa.

El primero de ellos es de color verde e incluye, como sus antecesores, la baca para el techo, tan típica en su época y que ampliaba algo la exigua capacidad de equipaje de este pequeño utilitario popular.

La edición conmemorativa corresponde –como se hizo con su rival ciudadano el año anterior-, con el Centenario del Real Club Deportivo Espanyol de Barcelona. Evidentemente va pintado con los colores de los "pericos" en los laterales (anagramas modernos), y el escudo del club en el techo.



Este es el 600 E realizado por REPROTEC con motivo del centenario del R.C.D. Espanyol.

This is the 600 E made by REPROTEC in commemoration of the R.C.D. Espanyol Centenary.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. 1958	Seat 600 E crema
Ref. 1959	Seat 600 E granate
Ref. 1999	Seat 600 E "Centenario F.C. Barcelona"
Ref. 1961	Seat 600 E verde
Ref. 1967	Seat 600 E "Centenario R.C.D. Espanyol"

THE ENDLESS ECONOMICAL CAR

This model, like the Fiat Abarth 1000 TCR, has not been excessively exploited by REPROTEC in 2000, since only one new edition appeared.

The first one is green and includes, as its predecessors, the roof rack for the car, very typical at the time, that expanded a bit the luggage capacity of this small and popular car.

The second version was done as a commemoration of the "Real Club Deportivo Espanyol de Barcelona" Centenary, as it had already been done the previous year with its city rival. Obviously, the model has the colors of the "pericos" (the football team's football players) on the sides (modern emblems), and the shield of the club in the roof.

Simca 1000 Rallye

"APRETADOS" AL MAXIMO

El Simca 1000, a pesar de su aspecto poco "racing" fue profusamente utilizado en el mundo de la competición durante la década de los setenta, sobre todo en Francia. Aquí en España también fueron muy numerosos los pilotos que lo utilizaron, en sus distintas evoluciones, gracias sobre todo a la creación de la "Challenge Simca 1000" por parte de Chrysler España, a semejanza de la que se hacía en el país galo. Preparados y "apretados" hasta lo indecible para sacar el máximo rendimiento a sus pequeños motores, fueron unos coches muy espectaculares, rápidos... y ruidosos.

TEAM SLOT ha sacado al mercado en el 2000 una nueva versión del Simca 1000, reproducción de la evolución denominada "Rallye 2", realizada en resina. Se diferencia de las primeras referencias aparecidas del Simca 1000 Rallye 3 por los faros delanteros, redondos en la nueva versión y rectangulares en el citado Rallye 3, por los enormes pasos de rueda totalmente redondeados y por la distinta forma del spoiler delantero.

Team Slot



REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 71001	Simca 1000 Rallye 3 blanco
Ref. 71002	Simca 1000 Rallye 3 rojo
Ref. 73501	Simca 1000 Rallye 2 "249"

EXTREMELY "CRAMPE

Even if the Simca 1000 does seem to be a very "racing" it was broadly used in the competition world in the '6 above all in France. Also in Spain, m drivers made use of it thanks to the appearance of the "Challenge Simca 1000" of Chrysler España, a version similar to its French counterpart. Cramped to the maximum in order to take advantage of their engines, they were spectacular, fast and.... very n cars.

TEAM SLOT launched a new versio the Simca 1000 in 2000, an evolved reproduction called "Rallye 2", made resin. What makes it different from t first references of the Simca 1000 Rallye 3 are the front lights (round in this version and rectangular in the R 3 one), the enormous wheels and th different shape of the front spoiler.

El "apretado" Simca 1000 Rallye 2 de TEAM SLOT.

The cramped Simca 1000 Rallye 2 of T SLOT.

Scalextric Tecnitoys



El Tyrrell P34 de seis ruedas es el elegido para la serie "Vintage" en el 2000. (SCALEXTRIC-TECNITOYS)

The Tyrrell P34 with six wheels was selected for the "Vintage" series in 2000.

TRADICION "VINTAGE"

El molde que SCALEXTRIC-TECNITOYS ha rescatado del olvido para realizar su ya tradicional edición anual denominada "Vintage" le ha correspondido este año al Tyrrell P34 de seis ruedas. La presentación ha sido cuidada al máximo, con una caja expositora de cartón en el mismo azul del monoplaza y acompañada con un folleto explicativo con la historia del vehículo real y la marca, así como del certificado con la numeración de cada modelo. Se trata, evidentemente, de una serie limitada de 2500 unidades.

El Tyrrell P34, tal como lo realizó Exin en su época, reproducía el monoplaza aparecido en 1976. La edición "Vintage" ha utilizado la decoración del P34B de 1977, en color azul y blanco, que fue pilotada por el francés Patrik Depailler. (El sueco Ronnie Peterson llevaba el número 3). Esa temporada fue el final del experimento de Ken Tyrrell de utilizar seis ruedas. Otras marcas también lo probaron, en ensayos privados (Ferrari, March y alguna otra), pero ninguna lo llegó a utilizar en carrera. Tyrrell hizo dos temporadas enteras, una victoria (doblete Scheckter 1º-Depailler 2º en Suecia 1976)... y se acabó.





REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 6059	Tyrrell P34 "Vintage"

"VINTAGE" TRADITIO

On this occasion, SCALEXTRIC-TECNITOYS recovered the Tyrrell P3 with 6 wheels to make traditional yearly edition called "Vintage". The presentation took attention to detail, with a display in the same blue of the single-sea and a leaflet telling the story of th vehicle and the make, together wi certificate for each model. Obviou this is a limited edition of 2,500 units.

The Tyrrell P34, as Exin made it reproduced a single-seater of 197 The "Vintage" edition used the decoration of the P34B in 1977, blue and white, driven by the Fren Patrik Depailler (the Swedish Ronn Peterson drove the number 3). Th was the last season when Ken Tyr used six wheels. Another makes t them, in private (Ferrari, March an some others) but none used them a competition. Tyrrell drove two wh season with six wheels, won a vic (first with Scheckter and second w Depailler in Sweden, in 1976) and that was the end of it.

Pink Kar

Volkswagen Beetle

Vehículo que tomó parte en el Rallye de Montecarlo de 1964. (PINK KAR)

The vehicle which took part in the Montecarlo Rally in 1964.

El coche del pueblo
The People´s Car

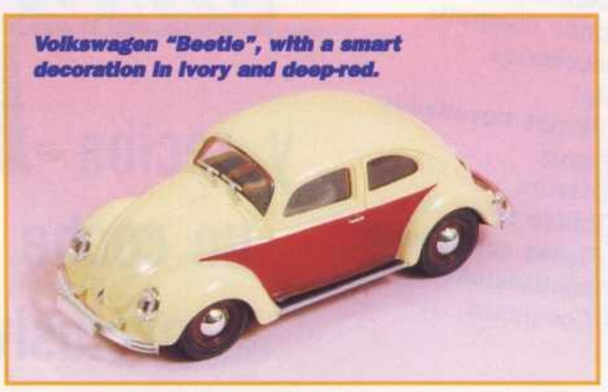
Seguramente, cuando en 1940 salió de la recién acabada fábrica de Wolfsburg el primer ejemplar del Volkswagen Beetle, nadie hubiera sido capaz de predecir que ese iba a ser el coche más vendido en la historia del automóvil. El récord de más de 15 millones de Ford T construidos quedaba muy, muy lejos. Sin embargo...

When in 1940, the first Volkswagen Beetle came out of a brand new factory in Wolfsburg, nobody would have been able to predict this car would be a sold out. The record of more than 15 millions units of Ford T was thousands miles away. Nevertheless...

EL COCHE DEL PUEBLO

Uno de los mayores genios de la historia del automóvil fue Ferdinand Porsche. Y suyo es el diseño del Volkswagen Beetle. Nacido por orden expresa de Hitler, con la idea de desarrollar "un coche del pueblo" (Volkswagen significa literalmente "automóvil popular") y que cada alemán tuviera uno, las primeras unidades salieron de fábrica en 1940. A mediados de la década de los 90 se habían fabricado, incluidos los que se producían en Brasil y Mé-

Volkswagen "Beetle", with a smart decoration in ivory and deep-red.



Volkswagen "Beetle" en una elegante decoración color marfil y granate. (PINK KAR)

THE PEOPLE'S CAR

One of the greatest geniuses of the automobile history was Ferdinand Porsche. He designed the Volkswagen Beetle. This car was born by order of Hitler who wanted to create a "People's Car" (Volkswagen means "popular automobile"), so that every single German would have one. The first units were out of the factory in 1940. In the mid-'90s, more than 22 million units had been made, including those of Brasil and

xico, más de 22 millones de ejemplares. Lo cual no está nada mal para un coche del que Henry Ford dijo que no tenía futuro... (en 1972 ya superó el mítico récord del Ford T de 15 millones de unidades fabricadas). El "Escarabajo" ha tenido la virtud de haber ido evolucionando con el tiempo, manteniéndose siempre "joven".

La versión elegida por PINK CAR corresponde al modelo de 1953, con la ventanilla trasera con forma ovalada y partida en dos. Y al igual que el modelo real es bastante austero, aunque ha conseguido captar perfectamente el espíritu de este automóvil, a lo cual ayuda bastante la inclusión en la reproducción de un conductor "años sesenta" y su compañera, una rubia platino con minifalda.

Tres opciones se pueden conseguir de momento: una en color totalmente negro, como eran los primeros Volkswagen que salieron de la fábrica en 1940; otra más elegante en color marfil con los laterales granates, muy al estilo de los años sesenta, y por último una versión de competición correspondiente al Rallye de Montecarlo de 1964 (dorsal número 61). De cada una de estas versiones se han fabricado 3000 unidades.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Volkswagen Beetle-1953	Real model name/year
Fecha de aparición	Mayo 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	Longitudinal	inlined position
tipo	Semiabierto	type
r.p.m.	213.000	r.p.m.
peso	18 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	Trasera	real wheel drive
tipo	90°	type
piñón (metal)	9 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	27 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	48 mm.	length
llanta (plástico)	13x6 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	18x7 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	48 mm.	Length
llanta (plástico)	13x6 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	18x7 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	No lleva	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico	BODY:
HABITACULO:	plástico/piloto-copiloto	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	80 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	72 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	50 mm.	overall width body
altura total en pista	40 mm.	over-all height in track
longitud total	128 mm.	overal length
peso	65 gr.	weigh

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. CV014	Volkswagen Beetle 1954 negro
Ref. CV015	Volkswagen Beetle 1954 marfil
Ref. CV019	Volkswagen Beetle "Rallye Montecarlo"

Mexico, which is not too bad for a car t which Henry Ford foretold no future (in 1972, it already went beyond the 15 millions units). The "Beetle" had known how to evolve with the times, keeping itself as young as ever.

The version of PINK KAR is the 1953 model, with an oval rear windown in tw parts. Similar to the real model, this on is quite austere although it´s been able to perfectly grasp the spirit of the vehicle, including a '60s driver and his partner Êa blonde wearing a miniskirt.

Three other options are available so far: one in black, as the first Volkswage were in 1940, a second one, a smarte version ivory-colored with deep-red side very '60s-like, and finally, a competition model corresponding the car that raced in the Montecarlo Rally in 1964 (numb 61). 3,000 units each.

Volkswagen "Beetle" en el clásico color negro de la primera época. (PINK KAR)

Volkswagen "Beetle", in the classic blac



Clásicos cromados



Lujosa presentación de PINK KAR con dos piezas cromadas del Bugatti "Type 59" y el Auto Unión "C Type".

Luxurious presentation of PINK KAR, with two chromium-plated units of the Bugatti "Type 59" and the Auto Unión "C Type".

Chromiun-plated classics

Pink Kar

Cada vez son más numerosos los fabricantes de modelos de slot que dedican una pequeña parte de su producción a elaborar auténticas piezas de colección. Fabricados en series limitadas de corta tirada, son reproducciones generalmente cromadas o conmemorativas de un evento determinado. Y cada vez se llega más lejos en la sofisticación de una presentación rodeada con todo lujo de detalles. Nunca mejor dicho lo anterior cuando observamos la preciosa caja de madera forrada en terciopelo azul que ha sacado PINK KAR en el 2000, conteniendo en su interior dos brillantes piezas cromadas de los conocidos Bugatti "Type 59" y Auto Unión "C Type", de la que se han realizado 1.500 unidades.

REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. CV018 –	Estuche Auto Union "C Type" y Bugatti "Type 59" cromados.

More and more slot makes devote a small part of their production to elaborate true colectors vehicles. Made in limited series, they are mostly chromium-plated reproductions or models commemorating a particular event. Also, every time the sophistication and the attention paid to the detail are more present in the slot car presentation. An example of this could be the beautiful wooden box lined with blue velvet made by PINK Kar in 2000, containing two brilliant chromium-plated reproductions of the famous Bugatti "Type 59" and Auto Unión "C Type" (1,500 units).

Steve McQueen Collection

Fly





Aprovechando el lanzamiento de los diferentes Porsche de la época, FLY ha realizado una estupenda colección de modelos dedicada a los coches que sirvieron para rodar una de las mejores películas que se han hecho sobre el deporte del motor, "Las 24 Horas de Le Mans" –compartiendo el estrellato con Grand Prix-, así como el 908 propiedad del protagonista principal, Steve McQueen.

Tres han sido las referencias aparecidas, con una presentación realmente espectacular y cuidada hasta el último detalle, lujosa diríamos, en una caja-expositor de cartón duro de bonitos colores, una foto del coche real en el interior, decoración exclusiva en cada uno de ellos e incluso una réplica de la firma de Steve McQueen.

La primera referencia reproduce el coche que Steve McQueen, protagonista



Porsche 908 Flunder de Steve McQueen en las 12 Horas de Sebring de 1970. (FLY)

Steve McQueen's Porsche 908 in the Sebring 12 Hours, in 1970.

Following the launch of m Porsche of t time, FLY al made a wonderful collection with the ca used to shoot one of best films devoted to motor racing, "Le Ma 24 Hours" (sharing pa of the stardom with th Grand Prix), including Steve McQueen's 908

Three references appeared, with a very spectacular and detail presentation, luxuriou even, with an exposit box of cardboard in bright colors, a pictu of the real car insid an exclusive decoration for eac car and even a replica of Steve McQueen´s signature.

The first refere is the car that Ste McQueen, main character of the film a motor racing fan, bought to Porsche



El 908 Flunder empleado para conseguir imágenes en las 24 Horas de Le Mans de 1970. (FLY)

The 908 Flunder used to shoot some images of the Le Mans 24 Hours, in 1970.

formely official 908 with a long rear part, rebodied as "Flunder". The actor took part in some races, coming second together with Peter Revson in the Sebring 12 Hours in 1970. This model opens the collection (number 48), totally white with blue lines across the body.

Then, the same vehicle as it was in the Le Mans 24 Hours, also in 1970. The main goal of this participation was shooting images "from the inside" of the race for the film. Obviously, the car was modified and it had three 35 mm cameras hidden under some special decorations on the body (reproduced by FLY), one in the front and one in the rear part. The film producer didn´t allow Steve McQueen to drive the car, so Herbert Linge and Jonathan Williams did it for him. The car, in a beautiful dark blue, finished the race but couldn´t achieve the classification due to insufficient distance.

Finally, the main car, a Porsche 917 K, painted in the blue and orange of the Gulf-Wyer racing team, with number 20, which was the car Steve drove in the film.

principal de la película y gran amante del deporte del motor, compró a Porsche, un 908 cola larga ex-oficial recarrozado como "Flunder". El actor participó en varias carreras, consiguiendo un meritorio segundo lugar, con Peter Revson de compañero, en las 12 Horas de Sebring de 1970. Es precisamente este coche el que abre la colección (número 48), completamente blanco con finos ribetes en azul envolviendo cada detalle de la carrocería.

A continuación aparece el mismo vehículo tal como participó en la edición de las 24 Horas de Le Mans de ese mismo año, 1970. Su único objetivo consistía en conseguir imágenes "desde dentro" de la propia carrera para la película. Evidentemente estaba modificado al efecto, con tres cámaras de 35 mm instaladas debajo de unos carenados especiales añadidos al efecto en la carrocería, -reproducidos por FLY-, una en la parte delantera y dos atrás. La productora impidió que fuera el propio Steve McQueen el que llevara el coche, encargándose de ello los pilotos Herbert Linge y Jonathan Williams. El coche, pintado en un bonito color azul oscuro, finalizó la prueba, pero no se clasificó por distancia insuficiente.

Por último, el coche protagonista, un Porsche 917 K pintado con los colores azul y naranja de la Escudería Gulf-Wyer, con el número 20, que era el coche que conducía Steve en la película.



El protagonista de la película "Las 24 Horas de Le Mans", un Porsche 917 K. (FLY)

The main character of the film "The Le Mans 24 Hours": a Porsche 917 K.

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. SM-1	Porsche 908 Flunder Sebring Steve McQueen.
Ref. SM-2	Porsche 908 Flunder Steve McQueen
Ref. SM-3	Porsche 917 Le Mans 70 Steve McQueen

Dream Cars

Model Slot Proteus
Heuliez Pregunta
El primer "Concept Car"

Ha nacido un nuevo concepto en nuestro pequeño universo. En efecto, aparece por primera vez en la ya larga vida del mundo del slot unos de esos extraordinarios y futuristas diseños denominados genéricamente "concept car".

Model Slot Proteus
Heuliez Pregunta
The First "Concept Car"

A new concept has come out in our small universe. One of those extraordinary and futurist designs called « concept car » has appeared for the first time in the long life of the slot world.



CONCEPT CAR

Una nueva marca y un nuevo concepto en el mundo del slot. MODEL SLOT PROTEUS nació en el año 2000 y su primer producto es un vehículo realmente sorprendente. Un "concept car" de diseño futurista creado por el "Groupe Henri Heuliez", una empresa que nació a finales del siglo XIX fabricando carruajes y que actualmente se dedica al estudio, diseño, desarrollo y fabricación de automóviles. El Pregunta ha sido concebido por el centro Heuliez Torino, y esta dotado de un motor 12 cilindros que proporciona 530 CV de potencia, lo que le permite alcanzar una velocidad de 333 Km por hora. Fue presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra.

La reproducción ha sido realizada siguiendo un proceso informatizado en tres dimensiones sobre los planos del modelo real, con lo que se ha conseguido una réplica exacta a escala 1/32. La carrocería y las llantas, inyectadas en plástico, están pintadas, y los anagramas de la marca son tampografiados. Destaca en esta "ópera prima" de PROTEUS un detallado exhaustivo, un esmerado acabado de la carrocería y la inclusión de los últimos conceptos tecnológicos en la parte mecánica. Su tirada es de 5.000 unidades, sin que esté previsto realizar otras versiones (la única reproducción real es la del coche gris pues no ha aparecido ningún otro de momento), ni reediciones.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Heuliez Pregunta	Real model name/year
Fecha de aparición	Octubre 2000	Date
Escala	1/32	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Mabuchi	Trade
posición	transversal trasera	inlined position
tipo	cerrado	type
r.p.m.	18.000	r.p.m.
peso	15 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	trasera	real wheel drive
tipo	paralelo	type
piñón (plástico)	13 dientes	pinion (metalic)
corona (plástico)	36 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	63 mm.	length
llanta (plástico)	15,5x9,5 mm.	rim (plastic)
neumático (rayado)	22x11 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	56 mm.	Length
llanta (plástico)	15,5x7 mm.	Rim (plastic)
neumático (rayado)	20x8 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil	GUIDE:
IMAN:	neodimio cilíndrico	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico pintada	BODY:
HABITACULO:	completo sin piloto	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	99 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	82 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	65 mm.	overall width body
altura total en pista	35 mm.	over-all height in track
longitud total	141 mm.	overal length
peso	67 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 54701		Heuliez Pregunta

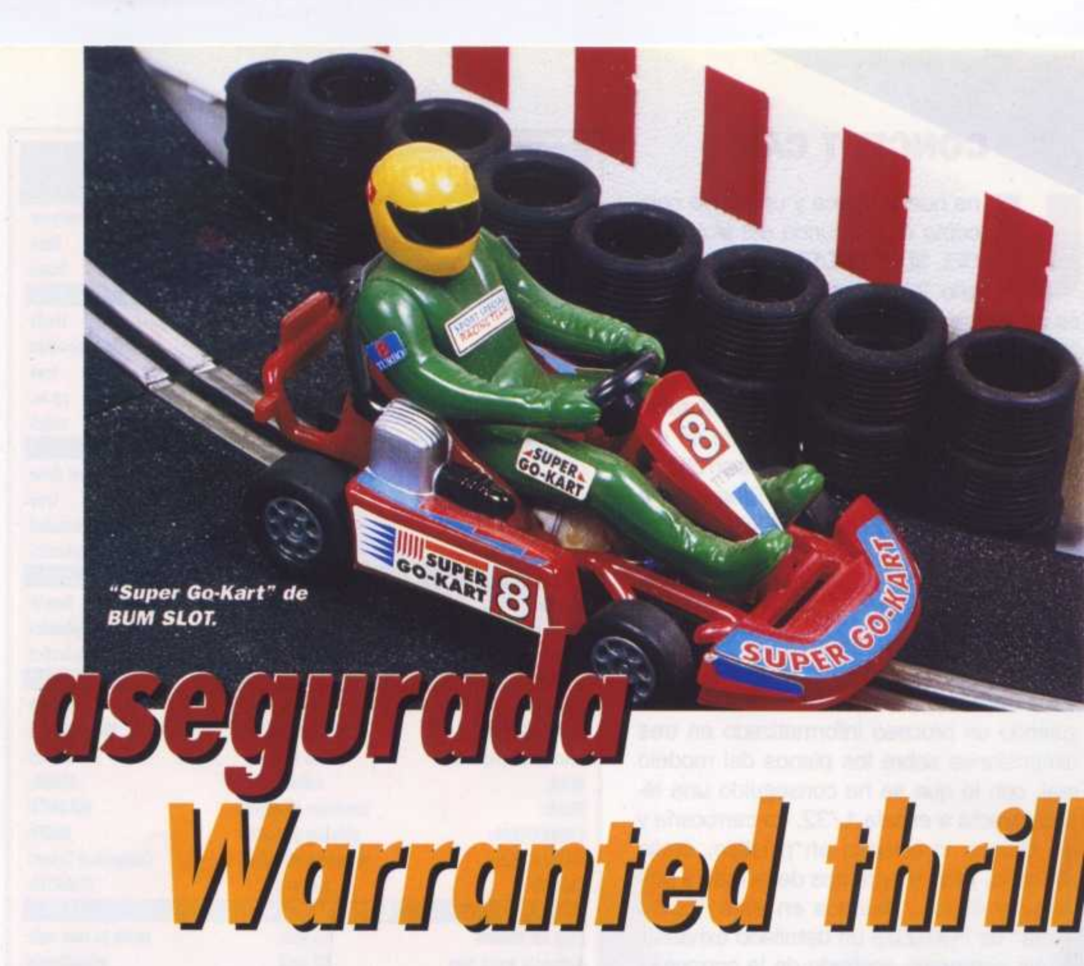
CONCEPT CAR

A new make and a new concept in the slot scene. MODEL SLOT PROTEUS has shown up in 2000 and its first product is an amazing vehicle. A « concept car » with a futurist design created by the « Groupe Henri Heuliez », a company that was set up at the end of the XIX century facturing carriages, and that currently deals with the automobiles study, design, development and manufacturing. The « Pregunta » has been created by the Heuliez Torino center, and it has a 12 cilinder engine that provides 530 h.p., which allows a speed of 333 km/h. This new model appeared for the first time in the Geneva motor show in 2000.

The reproduction has been made following a computarised process in 3-D on the real model plans, getting, therefore, and exact copy on a 1/32 scale. The tires and the bodywork made in plastic are painted, and the anagrams of the make are tampo-printed.

The great detailing, the meticulous finish, and the inclussion in the mechanic part of the most recent technologic concepts are the most remarkable features in this PROTEUS first work. It has an edition of 5,000 units, and PROTEUS doesn't have in mind the idea of creating different versions (the only real reproduction is the grey car one, since there isn't any other for the time being), nor reeditions.

Bum Slot



"Super Go-Kart" de BUM SLOT.

Emoción asegurada

Warranted thrill

Los karts, esos diminutos y rápidos vehículos que casi todos hemos probado alguna vez en el mundo real, se convierten en una pista de slot en máquinas tremendamente divertidas que proporcionan experiencias diferentes a las que estamos acostumbrados a vivir.

The karts, those tiny and quick vehicles that almost all have proven at some time in the real world, become a track it gives slot tremendously in machine amusing that provide experiences different to those that we are accustomed to live.

DOS PEQUEÑOS KARTS

La marca barcelonesa BUM SLOT ha lanzado al mercado durante el año 2000 dos pequeños karts. El primero, referencia BS 101, en amarillo y con el piloto articulado en color negro, ha sido denominado "Thunder Power". A la segunda versión, referenciada BS 102, en color rojo con el piloto verde, se le ha llamado "Super Go-Kart".

La "carrocería" de plástico es una somera imitación del entramado de tubos característico de estos vehículos, al que se le añade un frontal aerodinámico y los laterales típicos de los karts de competición actuales. Un chasis diminuto de 72 mm de longitud alberga todos los elementos mecánicos (incluido un típico motor Mabuchi), en un espacio increíblemente reducido.No se trata de una reproducción aproximada de un modelo real; su concepto se aproxima más al de un juguete que al de una maqueta. Su escala se acercaría a la 1/20. Sin embargo, el kart de BUM SLOT tiene un comportamiento en pista muy divertido, diferente y curioso.

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Longitud total carrocería:	95 mm.	Overall length body:
Anchura carrocería:	47 mm.	Width body:
Distancia entre ejes:	52 mm.	Wheelbases:
Eje trasero:	46 mm.	Real axle:
Eje delantero:	46 mm.	Front axle:
Neumático trasero:	17x7 mm.	Back tire:
Neumático delantero:	15,5x5,5 mm.	Front tire:
Altura total:	58 mm.	Over-all height:

REFERENCIAS/REFERENCES

Ref. BS 101 Kart "Thunder Power"
Ref. BS 102 Kart "Super Go-Kart"



"Thunder Power" de BUM SLOT.

TWO SMALL KARTS

The mark from Barcelona BUM SLOT has rushed to the market during this year 2000 two small karts. The first one, REF BS 101, in yellow and with the pilot articulated in black color, has been denominated Thunder Power". the second version, ref. BS 102, in red color with the green pilot, has been called Go-Kart Super."

The " body " gives plastic it is a shallow imitation it gives the lattice gives characteristic tubings gives these vehicles, to which is added an aerodynamic frontal and the lateral ones typical gives the karts current competition. A tiny chassis, 72 mm length, it harbors all the mechanical elements (included a typical motor Mabuchi), in an incredibly reduced space.

No is an approximate reproduction a real model; their concept approaches more to the one toy that gives a scale model to the one. Their scale would come closer at 1/20 , this kart is has a behavior in very amusing, different and curious track.

Ninco



El piloto articulado mejora muchísimo aspecto de estos aparatos. (NINCO)

The articulate dri improves the asp very much to the ca

Nuevas sensaciones

New vibration

Los karts llegan al mundo del slot de la mano de la marca catalana NINCO. No es la primera vez que se realizan vehículos de este tipo para pistas de slot, pero sí la primera que se realizan con este nivel de perfección.

The karts arrives to the world it gives the it shakes hands it gives the Catalan m NINCO. No is the first time that they carried out vehicles it gives this type for tra it gives slot, but is the first one that they carried out with this level gives perfecti

INCREIBLE REALISMO

Precedentes de este tipo de vehículos realizados para slot los hubo hace muchos, muchos años, en la producción de Scalextric en Inglaterra a escala 1/24. También la marca alemana Fleischmann lanzó al mercado unos karts fabricados en escala 1/18. Tanto unos como otros son actualmente piezas muy difíciles de encontrar.

Realmente, el lanzamiento de este tipo de vehículos por parte de NINCO ha sido la sorpresa del año en el mundo del slot. Para su realización se ha elegido la escala 1/18 en vez de la tradicional 1/32. La razón es muy simple: habría sido imposible en la práctica construir con todo su realismo estos pequeños karts en una escala tan reducida. El resultado de utilizar la 1/18 ha sido un vehículo bien proporcionado

CARACTERÍSTICAS		FEATURES
Nombre modelo real/año	Kart	Real model name/year
Fecha de aparición	Mayo 2000	Date
Escala	1/18	Scale
	MOTOR-ENGINE:	
marca	Ninco	Trade
posición	inclinado 17°	inlined position
tipo	NK1	type
r.p.m.	27.500	r.p.m.
peso	11 gr.	weigh
	TRANSMISION-TRANSMISSION:	
tracción	trasera	real wheel drive
tipo	oblicua	type
piñón (plástico)	cónico/7 dientes	pinion (plastic)
corona (plástico)	cónica/33 dientes	gear (plastic)
	EJE TRASERO-REAR AXLE:	
longitud	70 mm.	length
llanta (plástico)	8x11,5 mm.	rim (plastic)
neumático (liso)	15x12 mm.	tire (plastic)
	EJE DELANTERO-FRONT AXLE:	
longitud	61 mm.	Length
llanta (plástico)	8x7,5 mm.	Rim (plastic)
neumático (liso)	14x8 mm.	tire (slick)
GUIA:	móvil con dirección	GUIDE:

INCREDIBLE REALIS

Precedents give this type it giv realized vehicles for slot there were them ago many, many years, in the production it giv Scalextric in England to scale 1/24. Als the German mark Fleischmann threw to market some karts manufactured in sc 1/18. As much some as others are at moment very difficult pieces it gives to

Really, the launching gives this type vehicles on the part of NINCO it has be the surprise of the year in the world of slot. For their realization the scale has chosen 1/18 instead of the traditional 1/32. The reason is very simple: it wo have been impossible in the practice to build with all their realism these small in such a reduced scale. The result give use the 1/18 it has been a very proportionate and fully detailed vehicle. Their 72 mm width they make them

y plenamente detallado. Sus 72 mm de anchura los hacen aptos para cualquier pista de slot.

Mecánicamente destaca la posición oblicua del motor con respecto al eje trasero, por lo que el piñón y la corona tienen forma cónica para conseguir un correcto engranaje.

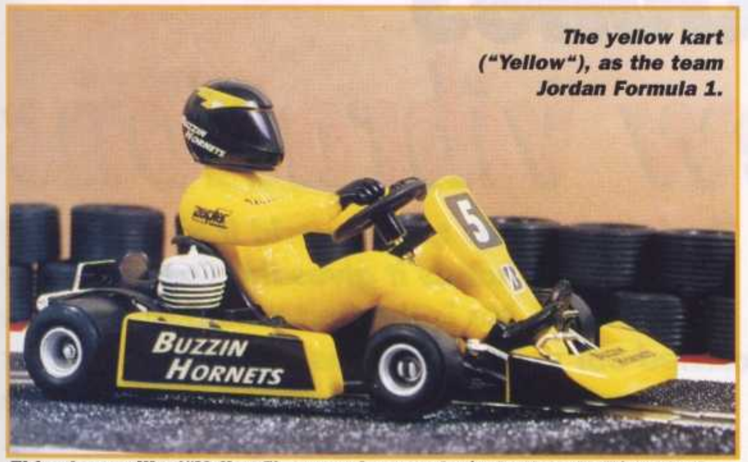
Las protecciones, tanto laterales como la frontal van decoradas con tampografía. En el caso de las dos primeras referencias son decoraciones libres creadas por NINCO; las otras tres, englobadas bajo la denominación genérica de "F-1 Series", llevan los colores y la publicidad típica de equipos punteros de la Fórmula 1: el "Silver" lleva los colores negro y plateado del equipo McLaren-Mercedes; el "Yellow" el amarillo (figura del piloto incluido) de la escudería Jordan y por último -no podía faltar-, el rojo de los Ferrari en el "Red". Próximamente aparecerá –por lo menos- otra referencia de los "F-1 Series" con los anagramas y el color verde de los Jaguar ingleses. Las decoraciones de esta serie no son reales, aunque forman una bonita y atractiva colección. Están realizados en edición limitada.

CARACTERÍSTICAS		**FEATURES**
IMAN (doble):	neodimio 3x6 mm.	MAGNET:
CARROCERIA:	plástico tampografiado	BODY:
HABITACULO:	piloto entero	Completed Driver:
CHASIS:	plástico	CHASSIS:
	DIMENSIONES-SIZE:	
guía eje trasero	58 mm.	guide to rear axle
distancia entre ejes	59 mm.	wheelbases
anchura total carrocería	70 mm.	overall width body
altura total en pista	52 mm.	over-all height in track
longitud total	104,5 mm.	overal length
peso	50,5 gr.	weigh
	REFERENCIAS/REFERENCES	
Ref. 50214		Kart nº23 Allegrini
Ref. 50215		Kart nº47 Belson
Ref. 50223		Kart F-1 Series "Silver"
Ref. 50224		Kart F-1 Series "Yellow"
Ref. 50226		Kart F-1 Series "Red"

capable for any track it gives slot.

Mechanically it highlights the oblique position it gives the motor with regard to the rear axle, for what the pinion and the crown have conical form to get a correct engagement.

The protection, lateral as the frontal they go decorated with tampografí. In the case it gives the first two references they are free decorations created by NINCO; the other ones three, included under the generic denomination give F-1 Series", they take the colors and the typical publicity gives the Formula 1 tor teams: the " Silver " takes the colors black and silver plating gives the team McLaren-Mercedes; the "yellow " the yellow (it figures it gives the included pilot) it gives the Team Jordan and lastly -no could lack -, the red one gives the Ferrari in the " Red ". Soon it will appear -for the less ones - another reference gives those F-1 Series with the anagrams and the green color gives the English Jaguar. The decorations give this series they are not real, although they form a beautiful and attractive collection. They are carried out in limited edition.



The yellow kart ("Yellow"), as the team Jordan Formula 1.

El kart amarillo ("Yellow"), como la escudería Jordan de Fórmula 1. (NINCO)



In the production these karts, NINCO it has optimized to the maximum the available space.

En la fabricación de estos karts NINCO ha optimizado al máximo el espacio disponible.



The " Silver ", with the typical colors gives the F1 team McLaren-Mercedes.

El "Silver", con los colores típicos del equipo McLaren-Mercedes. (NINCO)



No could lack a kart with the colors and anagrams it gives Ferrari: the " RED " closes this showy limited collection.

No podía faltar un kart con los colores y anagramas de Ferrari: el "red" cierra esta vistosa colección limitada. (NINCO)

Accesorios

ART KIT SLOT

——	Farola 1 pantalla
Ref. ——	Farola 2 pantallas
Ref. ——	Cartel luminoso reversible
Ref. ——	Diorama con mural reversible (con valla matálica)
Ref. ——	Diorama con mural reversible (sin valla metálica)



BUM SLOT
ACCESORIOS

Ref. AR 01	Chasis especial para AC Cobra Monogran (resina)
Ref. BS 01C	Carrocería Dallara con calcas (chasis no incluido)
Ref. BS 20	Ocho figuras sentadas pintadas
Ref. CHA 04	Soportes delantero y trasero para chasis universal
Ref. CHA 05	Chasis universal escala 1/32-1/24 plástico
Ref. CHA 06	Guía cónica adaptable a chasis diversas marcas
Ref. CHA 07	Chasis Alpine
Ref. CHA 08	Guía Alpine
Ref. CHA 09	Neumáticos Alpine
Ref. CHA 10	Neumáticos clásicos
Ref. CHA 11	Carrocería Can-Am
Ref. CHA 12	Motor Mabuchi "Smooth"

CARRERA
PISTAS Y ACCESORIOS "EVOLUTION" Y "EXCLUSIV" (1:24)

Ref. 20509	Recta standard (x4)
Ref. 20515	Recta de conexión (x2)
Ref. 20516	Chicane
Ref. 20517	Cruce de pistas (x2)
Ref. 20611	Recta 1/3 (x2)
Ref. 20612	Recta 1/4 (x2)
Ref. 20545	Puente
Ref. 20551	Arcén interior curva 1/60º (x2)
Ref. 20560	Arcén recta standard (x6)
Ref. 20561	Arcén exterior curva 1/60º (x6)
Ref. 20562	Arcén exterior curva 2/30º (x6)
Ref. 20563	Arcén exterior curva 3/30º (x6)
Ref. 20564	Arcén exterior curva 1/30º (x6)
Ref. 20565	Arcén exterior curva 2/30º (x6)
Ref. 20566	Arcén exterior curva 3/30º (x6)
Ref. 20571	Curva 1/60º (x3)
Ref. 20572	Curva 2/30º (x6)
Ref. 20573	Curva 3/30º (x6)
Ref. 20574	Curva de alta velocidad 1/30º
Ref. 20575	Curva de alta velocidad 2/30º
Ref. 20576	Curva de alta velocidad 3/30º
Ref. 20577	Curva 1/30º (x6)
Ref. 20581	Cuentavueltas mecánico
Ref. 20582	Cuentavueltas eléctrico
Ref. 20708	Mando de velocidad
Ref. 20718	Mando de velocidad electrónico
Ref. 20724	Transformador "Evolution"
Ref. 20728	Mando de velocidad electrónico "Treme Control"
Ref. 20731	Transformador "Exclusiv"



CARTRIX
RECAMBIOS

Ref. 1001	Chasis
Ref. 1002	Soporte eje
Ref. 1003	Ruedas delanteras con semiejes
Ref. 1004	Eje delantero completo
Ref. 1010	Chasis+carrocería Soft Top
Ref. 1011	Chasis+carrocería Cabrio
Ref. 1012	Chasis+carrocería Z3 hard top
Ref. 1042	Eje trase7ro corona 27
Ref. 1043	Eje trasero corona 28
Ref. 1060	Set motor TX-1
Ref. 1061	Set motor FX sport 17.000 rpm 12v
Ref. 1062	Set motor TZ-Race 26.000 rpm 12v
Ref. 1063	Set motor SH-PRO 30.000 rpm 12v



GUIAS TRENCILLAS Y CABLES

Ref. 1101	4 trencillas cobre std. 20 mm.
Ref. 1102	10 trencillas cobre std. 20 mm.
Ref. 1103	4 doble trencilla cobre 35 mm.
Ref. 1104	10 doble trencilla cobre 35 mm.
Ref. 1105	Guía std. Completa
Ref. 1106	Guía sencilla+4 trencillas
Ref. 1107	Guía doble trencilla completa
Ref. 1108	Guía doble+4 doble trencilla cobre 35 mm.
Ref. 1109	50 cm. Cable siliconado cobre trenzado alma rayón
Ref. 1100	4 cable guía largo c/conector

PIÑONES Y ACCESORIOS METAL

Ref. 1110E	Piñón especial 10 z para corona std.
Ref. 1111	Piñón std. 11 z
Ref. 1112	Piñón std. 12 z
Ref. 1113	Micro imán Neomagnet 16x6x3
Ref. 1114	10 tornillos carrocería
Ref. 1115	Aceite especial coches (frasco aplicador 20 cc)
Ref. 1116	2 rodamientos std. Bronce para eje 2,4
Ref. 1117	Extractor de piñones
Ref. 1117E	Extractor – insertor de piñones "in line"
Ref. 1118	Piñón std. 8z
Ref. 1118E	Piñón especial 8 z
Ref. 1119	Piñón std. 9 z

NEUMATICOS, RUEDAS Y EJES

Ref. 1120	4 neumáticos rayados 19x9 goma blanda
Ref. 1121	4 neumáticos rayados 20x11 goma blanda
Ref. 1122	2+2 neumáticos rayados 19x9+20x11 g. blanda
Ref. 1123	4 neumáticos slick 19x9 goma especial
Ref. 1124	4 neumáticos slick 20x11 goma especial
Ref. 1125	2+2 neumáticos slick 19x9+20x11 g. especial
Ref. 1130	4 rueda llanta Porsche neum. 19x9 rayado
Ref. 1131	4 rueda llanta M.B. Momo neum. 19x9 rayado
Ref. 1132	4 rueda llanta BMW neum. 19x9 rayado
Ref. 1133	4 rueda llanta Alfa Romeo neum. 19x9 rayado
Ref. 1134	4 rueda llanta Ferrari neum. 19x9 rayado
Ref. 1135	4 rueda llanta BBS neum. 19x9 rayado
Ref. 1142	Eje trasero+del. 52 mm. corona 27
Ref. 1143	Eje tresero-del. 52 mm. corona 28
Ref. 1150	Ejes traseros+del. completos, 28 z.Porsche rayados
Ref. 1151	Ejes traseros+del. completos, 28 z. Momo rayados
Ref. 1153	Ejes traseros+del. completos, 28 z. Alfa rayados
Ref. 1154	Ejes traseros+del. completos, 28 z. Ferrari rayados
Ref. 1155	Ejes traseros+del. completos, 28 z. BBS rayados

MOTORES Y SOPORTES

Ref. 1161	Motor FX Sport (17.000 r.p.m./12 v.-120 gr/cm. 180 mA)
Ref. 1162	Motor TZ Race (16.000 r.p.m./12 v.-160 gr/cm. 220 mA)
Ref. 1162E	Motor TZ Race con adapatador del. y conexión eje
Ref. 1163	Motor SH Pro (30.000 r.p.m. 12v. 190 gr/cm. 290 mA)
Ref. 1163E	Motor SH Pro con adaptador del. y conexión eje
Ref. 1164	Motor TX-2 (18.600 r.p.m./15 v.-275 gr/cm. 180 mA)
Ref. 1164E	Motor TX-2 c/ piñón z9 y cables (adap. Ninco)
Ref. 1171	RTS Sport Racing Tunned Set adaptable a Ninco y Cartronic
Ref. 1172	RTS Race Racing Tuned Set adaptable a Ninco y Cartronic
Ref. 1172E	RTS-SCX Race Racing Tuned Set adaptable a Scalextric
Ref. 1173	RTS Pro Racing Tuned Set adaptable a Ninco y Cartronic
Ref. 1173E	RTS Pro Racing Tuned Set adaptable a Scalextric
Ref. 1174	Motor TX-2 c/piñón especial z9 adaptable Scalextric

ACCESORIOS VARIOS

Ref. 1180	Piloto y copiloto rallye casco abierto cuerpo entero
Ref. 1181	Piloto y copiloto rallye casco integral cuerpo entero
Ref. 1182	Par cabeza piloto cascos abiertos
Ref. 1183	Par cabeza piloto cascos integrales
Ref. 1185	Pit stop box display (expositor coche y caja recambios)
Ref. 1186	Mini bombilla 12 v./0,1 w. Luz coches
Ref. 1191	Plancha fibra vidrio-epoxi para chasis 130x62x2 mm.
Ref. 1192	Plancha fibra carbono para chasis 130x62x1 mm.

DS RACING

Ref. DS 0110	Cuentavueltas Chrono Home DS-011
Ref. DS 0200	Cuentavueltas Chrono Club DS-020
Ref. DS 0300	Cuentavueltas Chrono Pro DS-030
Ref. DS 0044	Cuentavueltas Interface DS-040

FLY
ACCESORIOS

Ref. B1	Vitrina con adhesivos
Ref. B2	Motor P-1 Viper, Panoz Esperante & Panoz LMP-1
Ref. B4	Neumáticos Viper & Panoz
Ref. B5	Semiejes Viper, Panoz Esperante & Panoz LMP-1
Ref. B6	Eje trasero Viper
Ref. B7	Pilotos Viper (2)
Ref. B8	Guía completa motor delantero
Ref. B9	Imán ferrita (2)
Ref. B11	Tornillos fijación (6)
Ref. B12	Trencillas de contacto (10)
Ref. B13	Alerón Viper
Ref. B14	Motor P-1 trasero
Ref. B16	Neumáticos estándar
Ref. B19	Pilotos completos casco abierto (2)

Ref. B20	Guía completa motor trasero
Ref. B21	Imán de neodimio redondo (2)
Ref. B22	Chasis Venturi
Ref. B25	Piñones motor de latón de 8 dientes (2)
Ref. B26	Motor P-1 Marcos
Ref. B27	Semiejes Venturi & Marcos
Ref. B28	Eje trasero Venturi
Ref. B29	Chasis Marcos
Ref. B32	Eje trasero Marcos
Ref. B33	Chasis Porsche GT1
Ref. B34	Cuna nmotor trasero
Ref. B35	Eje trasero Porsche GT1, Joest & EVO
Ref. B36	Semieje Porsche GT1 & Joest
Ref. B37	Piñones motor de latón de 11 dientes (2)
Ref. B38	Alerón Marcos (2)
Ref. B39	Alerón Porsche GT1
Ref. B40	Alerón Venturi 600
Ref. B41	Alerón Joest
Ref. B42	Chasis Joest
Ref. B43	Chasis Ferrari 512 S (C1-C3-C4-C5)
Ref. B44	Semiejes Ferrari 512 S
Ref. B45	Eje trasero Ferrari 512 S
Ref. B46	Neumáticos clásicos
Ref. B47	Muñecos completos casco abierto (2)
Ref. B52	Semiejes Porsche 908 y 917 K
Ref. B53	Eje trasero Porsche 908 y 917 K
Ref. B54	Piloto clásico (2)
Ref. B55	Chasis Porsche 908
Ref. B56	Chasis Ferrari 512 S Berlineta y C2
Ref. B57	Chasis Panoz
Ref. B58	Alerón Panoz
Ref. B59	Eje trasero Panoz Esperante & Panoz LMP-1
Ref. B60	Muelles (2)
Ref. B61	Chasis Porsche EVO
Ref. B62	Alerón Porsche EVO
Ref. B63	Retrovisores Ferrari 512 S (2 juegos)
Ref. B64	Retrovisores Porsche 908 (2)
Ref. B65	Cristal de urna
Ref. B66	Eje delantero Porsche EVO
Ref. B67	Motor P-1 central
Ref. B68	Chasis Porsche GT1 98
Ref. B69	Semiejes Porsche GT1 98
Ref. B70	Eje trasero Porsche GT1 98
Ref. B71	Alerón Porsche GT1 98
Ref. B72	Nuevo chasis Viper
Ref. B73	Imán de neodimio rectangular
Ref. B75	Calcas Ferrari 512 S Berlineta
Ref. B76	Calcas Porsche 908 Flunder
Ref. B77	Chasis Lola T70
Ref. B78	Semiejes Lola T70
Ref. B79	Eje trasero Lola T70
Ref. B80	Chasis Porsche 917 K
Ref. B81	Chasis 908 Flunder
Ref. B82	Chasis Panoz LMP-1
Ref. B83	Alerón Panoz LMP-1
Ref. B84	Chasis Porsche 908/3

GOM
ACCESORIOS

Ref. ——	Kit "rallye"- bancada de faros en plástico
Ref. ——	Copkit rallye en lexán transparente
Ref. ——	Llanta "Lite" blanca
Ref. ——	Llanta "Lite" niquelada
Ref. ——	Llanta "Speedline" blanca
Ref. ——	Llanta "Speedline" dorada
Ref. ——	Envoltura GT en plástico para llanta aluminio 1:24
Ref. ——	Envoltura clásica en plástico llanta aluminio 1:24





CARROCERIAS

Ref. ——	Carrocería en resina Citroën 2CV
Ref. ——	Carrocería en resina Fiat Abarth 695 SS
Ref. ——	Carrocería en resina Fiat Abarth 695 SS "Clienti"
Ref. ——	Carrocería lexán Toyota Celica WRC
Ref. ——	Carrocería lexán Peugeot 206 WRC
Ref. ——	Carrocería lexán Mitsubishi Lancer
Ref. ——	Carrocería lexán Subaru WRC

JIM SLOT

Ref. ——	Carrocería Volkswagen "New Beetle"

KELVIN LIGHT

Ref. SLOT/LF	Kit de LED's luz fija con acumulador. (El kit está compuesto por: 1 circuito electrónico con acumulador, 4 diodos LED de gran luminosidad, dos rojos y 2 blancos).
Ref. SLOT/LI	Kit de LED's luz intermitente. (El kit está compuesto por: 1 circuito electrónico y dos diodos LED azules de gran luminosidad).
Ref. TX/RX 2452	Mini cámara color CMOS vía radio. (El equipo está compuesto por: 1 mini cámara con transmisor incorporado, 1 receptor con alimentador, 1 pack de baterías recargables y cableado de señal de vídeo con euroconector).
Ref. ——	Diodos LED: blanco, azul y rojo de 3 y 5 mm. Luz fría, gran lum sidad y bajo consumo.



MODEL SLOT PROTEUS

Ref. 54402	Soporte motor + cubre engranajes
Ref. 54404	Motor 18.000 r.p.m.
Ref. 54405	Guía porta trencillas
Ref. 54406	Tornillos 6 unidades
Ref. 54407	Imán neodimio
Ref. 54408	Juego de neumáticos
Ref. 54409	Chasis completo
Ref. 54413	Tren delantero completo
Ref. 54414	Tren trasero completo

MRRC
RECAMBIOS Y ACCESORIOS

Ref. 9659	Set piñones (1x8-2x9-1x10 dientes)
Ref. 9660	Corona 27 dientes+4 cojinetes
Ref. 9757	Motor standard (9-12 v.)
Ref. 9758	Guía completa
Ref. 9767	Imán "Super Racing"
Ref. 9807	Trencillas estañadas 45 cm.
Ref. 9808	Trencilla de cobre 45 cm.
Ref. 9943	Separadores bronce para ejes de 2,5 mm
Ref. 9944	Tornillos fijación Chaparral 2 (2 unidades)
Ref. 9945	Tornillos fijación Cobra (6 unidades)
Ref. 9946	Chasis Cobra
Ref. 9947	Piloto completo (3 piezas)
Ref. 9948	Eje completo transmisión Shelby Cobra
Ref. 9949	Cable de silicona extraflexible (1 metro)
Ref. 9966	Neumático de goma 21x8 mm. (4 unidades)
Ref. 9967	Neumático de goma 22x10,5 mm. (4 unidades)
Ref. 9974	Eje delantero Chaparral
Ref. 9975	Eje trasero Chaparral
Ref. 9976	Eje delantero Cobra
Ref. 9977	Eje trasero Cobra
Ref. 9991	Adaptador motor para Fox-Cheetah, Cartrix, Ninco

ACCESORIOS CLUBMAN

Ref. 9980	Chasis Clubman
Ref. 9981	Pletina, contrapesos
Ref. 9982	Tornillos
Ref. 9983	Guía completa
Ref. 9984	Trencillas (6)
Ref. 9985	Set transmisión
Ref. 9986	Imán especial
Ref. 9987	Motor Clubman
Ref. 9988	Eje 42,5 mm. con cojinetes
Ref. 9989	Rueda completa 21x8 mm.
Ref. 9990	Rueda completa 22x10 mm.

NINCO
MOTORES

Ref. 70109	Motor NC-1
Ref. 70126	Motor NC-2
Ref. 70226	Motor NK-1 (kart)
Ref. 70105	Suplemento motor NC-1
Ref. 70127	Suplemento motor NC-2
Ref. 70106	Suplemento motor especial
Ref. 70202	Adaptador motor NC2-NC1

ACCESORIOS

Ref. 70103	Cuatro trencillas
Ref. 70104	Guía porta trencillas completa
Ref. 70107	Piñón motor 9 dientes
Ref. 70108	Doce tornillos 2,2x6,6
Ref. 70112	Piloto y copiloto de rallye
Ref. 70113	Grupo faros rallye
Ref. 70114	Aceite slot NC-10
Ref. 70115	Cuatro trencillas super racing
Ref. 70133	Dos pilotos clásicos
Ref. 70152	Doce tornillos 2,2x9,5
Ref. 70154	Caja expositora
Ref. 70156	Imán 20x10x5 standard 500 gm
Ref. 70157	Imán 13x8x3 especial 1500 gm
Ref. 70176	Piñón motor 10 dientes
Ref. 70179	Imán cilíndrico 8x5 "MS" 1500 gm
Ref. 70180	Guía porta trencillas completa F-1
Ref. 70200	Cojinetes de bolas "Motorsport" (x2)
Ref. 70201	Extractor/clavador de piñones
Ref. 70223	Imán cilíndrico 8x2 "STD" 750 gm
Ref. 70224	Caja expositora (x2)
Ref. 70229	Imán cilíndrico 3x6 2x250 gm – kart
Ref. 10005	Catálogo AH 2000





CHASIS

Ref. 70143	Chasis Renault Clio
Ref. 70144	Chasis Alfa Romeo 155
Ref. 70145	Chasis AMG Mercedes
Ref. 70146	Chasis Toyota Celica
Ref. 70147	Chasis Opel Calibra
Ref. 70148	Chasis Ferrari 166 MM
Ref. 70149	Chasis Peugeot 306
Ref. 70150	Chasis Ferrari F-50
Ref. 70151	Chasis Porsche 356-A
Ref. 70152	Chasis McLaren F1 GTR
Ref. 70154	Chasis Audi A4
Ref. 70155	Chasis McLaren F1 GTR

Ref. 70162	Chasis Renault Megane
Ref. 70177	Chasis Porsche 911 GT1
Ref. 70178	Chasis Jaguar XK-120
Ref. 70196	Chasis Ferrari F310 F1
Ref. 70188	Chasis Toyota Corolla
Ref. 70189	Chasis Mercedes CLK GTR
Ref. 70197	Chasis Jordan-Peugeot 197
Ref. 70151	Chasis Porsche 356-A Coupé
Ref. 70198	Chasis Seat Córdoba
Ref. 70205	Chasis Stewart SF02
Ref. 70206	Chasis Porsche 911 GT3
Ref. 70211	Chasis Sauber C17
Ref. 70216	Chasis BMW V12 LM
Ref. 70219	Chasis Cobra
Ref. 70230	Chasis BMW V12 LMR

NEUMATICOS

Ref. 70110	Cuatro neumáticos 19x10 standard
Ref. 70111	Cuatro neumáticos 19x10 super racing
Ref. 70128	Cuatro neumáticos 20x07 standard (classic)
Ref. 70138	Cuatro neumáticos 19x10 slick
Ref. 70139	Cuatro neumáticos 20x11 standard
Ref. 70140	Cuatro neumáticos 20x11 super racing
Ref. 70141	Cuatro neumáticos 20x11 slick
Ref. 70142	Cuatro neumáticos 19x10 rallye
Ref. 70183	Cuatro neumáticos 20,5x11 delanteros F-1
Ref. 70184	Cuatro neumáticos 20,5x13 traseros F-1
Ref. 70187	Cuatro neumáticos 20,5x11,5 slicks
Ref. 70222	Cuatro neumáticos 21x09 (Classic)
Ref. 70228	Cuatro neumáticos kart 2 del.+ 2 tras.

EJES

Ref. 70101	Eje delantero 56 mm. 8 radios (Clio)
Ref. 70102	Eje posterior 56 mm. 8 radios (Clio)
Ref. 70116	Eje delantero 59 mm. 6 radios (Alfa)
Ref. 70117	Eje posterior 59 mm. 6 radios (Alfa)
Ref. 70118	Eje delantero 59 mm. OZ Racing
Ref. 70119	Eje posterior 59 mm. OZ Racing
Ref. 70120	Eje delantero 59 mm. BBS blanco
Ref. 70121	Eje posterior 59 mm. BBS blanco
Ref. 70122	Eje delantero 54 mm. 32 radios (clásicos)
Ref. 70123	Eje posterior 54 mm. 32 radios (clásicos)
Ref. 70124	Eje delantero 59 mm. 5 radios Speed line
Ref. 70125	Eje posterior 59 mm. 5 radios Speed line
Ref. 70134	Eje delantero 63 mm. Ferrari F-50
Ref. 70135	Eje posterior 63 mm. Ferrari F-50
Ref. 70136	Eje delantero 48 mm. Porsche 356-A
Ref. 70137	Eje posterior 48 mm. Porsche 356-A
Ref. 70153	Eje con corona de 24 dientes y cojinetes
Ref. 70158	Eje delantero 63 mm. 5 radios gris
Ref. 70159	Eje posterior 63 mm. 5 radios gris
Ref. 70160	Eje delantero 59 mm. BBS negro
Ref. 70161	Eje posterior 59 mm. BBS negro
Ref. 70163	Eje delantero 59 mm. 6 radios blanco
Ref. 70164	Eje posterior 59 mm. 6 radios blanco
Ref. 70166	Eje delantero 59 mm. 16 radios Audi
Ref. 70167	Eje posterior 59 mm. 16 radios Audi
Ref. 70181	Eje delantero con dirección F1 BBS oro
Ref. 70182	Eje posterior F1 BBS oro
Ref. 70190	Eje delantero 59 mm. Speedline (rally)
Ref. 70191	Eje posterior 59 mm. Speedline (rally)
Ref. 70192	Eje delantero 63 mm. BBS plata (GT)
Ref. 70193	Eje posterior 63 mm. BBS plata (GT)
Ref. 70203	Eje delantero con dirección F1 BBS negro
Ref. 70204	Eje posterior F1 BBS negro
Ref. 70207	Eje delantero BBS plata (Cup-Touring)
Ref. 70208	Eje posterior BBS plata (Cup-Touring)
Ref. 70214	Eje delantero 63 mm. BBS negro (GT)
Ref. 70215	Eje posterior 63 mm. BBS negro (GT)
Ref. 70217	Eje delantero 54 mm. Cobra
Ref. 70218	Eje posterior 54 mm. Cobra
Ref. 70225	Eje con corona de 27 dientes y cojinetes
Ref. 70227	Eje posterior kart+piñón motor

CALCAS

Ref. 70129	Campeonato Mundial de Rallyes
Ref. 70130	Campeonato Español de Rallyes
Ref. 70131	Rallye Clásicos
Ref. 70132	Números para placa rallyes

PISTAS

Ref. 10101	Recta conexiones (2)
Ref. 10102	Recta standard 40 cm
Ref. 10103	Media recta 20 cm. (2)
Ref. 10104	Cuarto recta 10 cm. (2)
Ref. 10105	Curva standard (2)
Ref. 10106	Curva interior (2)
Ref. 10107	Curva exterior (2)
Ref. 10109	Puente completo
Ref. 10110	Pista conversor ancho vía
Ref. 10111	Dos tramos chicane adaptación

ACCESORIOS PISTA

Ref. 10201	Vallas (x12)
Ref. 10202	Soportes puente
Ref. 10203	Borde 20 cm. x 6
Ref. 10204	Borde 10 cm. x 6
Ref. 10205	Borde interior curva interior x 6
Ref. 10206	Borde exterior curva interior x 6
Ref. 10207	Borde interior curva standard x 6
Ref. 10208	Borde exterior curva standard x 6
Ref. 10209	Borde interior curva exterior x 6
Ref. 10210	Borde exterior curva exterior x 6
Ref. 10211	Borde interior curva super exterior x 6
Ref. 10212	Borde exterior curva super exterior x 6
Ref. 10213	Doce clavijas metálicas sujeción pista
Ref. 10214	Anuncios valla (x10)
Ref. 10215	Acondicionador de pista
Ref. 10301	Transformador EU 14,8 v.
Ref. 10302	Mando control 70 OHM
Ref. 10303	Cable de mantenimiento para mando de 3 metros
Ref. 10304	Power boost
Ref. 10306	Adaptador Jack 6–3
Ref. 10307	Adaprador Jack 3-6
Ref. 10308	CD Rom "Trackmap" v 2000
Ref. 10401	Double power conexiones independientes
Ref. 10402	Mando electrónico Vario 16
Ref. 10403	Cuentavueltas "Pole position"
Ref. 10404	Cuentavueltas "Sprint"

CIRCUITOS

Ref. 20103	Circuito Touring
Ref. 20104	Circuito Rally
Ref. 20105	Circuito GT
Ref. 20106	Circuito Fórmula 1
Ref. 20107	Circuito World Rally
Ref. 20110	Circuito Karting
Ref. 20111	Circuito GT3
Ref. 10501	Kit ampliación 1
Ref. 10502	Kit ampliación 2
Ref. 10503	Kit ampliación 3
Ref. 10504	Kit ampliación 4 - Rally

PINK KAR

RECAMBIOS

Ref. RV030	Tren trasero Auto Union
Ref. RV031	Tren delantero Auto Union
Ref. RV032	Despiece kit Auto Union
Ref. RV033	Neumáticos traseros

PROSLOT

CHASIS

Ref. 2000	Chasis Fórmula 1 F300 y F399
Ref. 2001	Chasis Porsche 911 GT2
Ref. 2002	Chasis Challenge Cup F355
Ref. 2003	Chasis Alfa Romeo 156
Ref. 2004	Chasis Porsche 911 GT3
Ref. 2005	Chasis Toyota GT1

MOTORES

Ref. 3000	Motor Evo 1 18.000 r.p.m.
Ref. 3001	Motor Evo 2 21.500 r.p.m.
Ref. 3002	Motor Evo 3 26.000 r.p.m.
Ref. 3003	Soporte motor longitudinal F-1
Ref. 3004	Soporte motor transversal
Ref. 3005	Motor EVO 4

NEUMATICOS

Ref. 4000	Neumáticos 20x12 GT posteriores
Ref. 4001	Neumáticos 19x11 GT delanteros
Ref. 4002	Neumáticos 21x12 F1 traseros
Ref. 4003	Neumáticos 20x11 F1 delanteros
Ref. 4004	Neumáticos 19x11 Michelin slicks
Ref. 4005	Neumáticos 20x12 slicks
Ref. 4006	Neumáticos racing poli. 20x12

EJES COMPLETOS

Ref. 4500	Semiejes delanteros BBS GT
Ref. 4501	Eje delantero 63 mm. BBS F1
Ref. 4502	Eje trasero 63 mm. F1 30 d.
Ref. 4503	Eje trasero 63 mm. BBS GT 37 d.
Ref. 4504	Ruedas delanteras F355 con semiejes
Ref. 4505	Eje trasero Challenge Cup F355
Ref. 4506	Ruedas delanteras Alfa Romeo 156 con semiejes
Ref. 4507	Eje trasero Alfa Romeo 156
Ref. 4508	Ruedas delanteras Porsche GT3 Pirelli con semiejes
Ref. 4509	Eje trasero 60 mm. Porsche GT3
Ref. 4510	Ruedas delanteras Toyota
Ref. 4511	Ruedas traseras Toyota

CALCAS

Ref. 5000	Calca motor EVO-2
Ref. 5001	Calca motor EVO-3
Ref. 5002	Calca motor EVO-1
Ref. 5003A	Calca Fórmula 1 F300 nº 3
Ref. 5003B	Calca Fórmula 1 F300 nº 4

RECAMBIOS

Ref. 4014	Alerón trasero Challenge Cup F355
Ref. 4015	Alerón trasero Porsche 911 GT3
Ref. 6000	Imán standard rectangular
Ref. 6001	Imán super traction de neodimio rectangular
Ref. 6002	Trencillas 10 unidades
Ref. 6003	Guía completa cabezal 7 mm.
Ref. 6004	Guía completa cabezal 12 mm.
Ref. 6005	12 tornillos chasis F1
Ref. 6006	12 tornillos chasis standard
Ref. 6007	Urna presentación coches
Ref. 6008	Piñón motor 8 dientes (2)
Ref. 6009	Piñón motor 10 dientes (2)
Ref. 6010	Alerón delantero Fórmula F300
Ref. 6011	Alerón posterior Fórmula F300

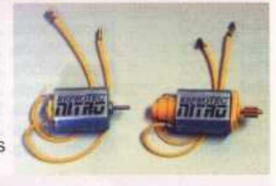
Ref. 6012	Retrovisores Fórmula F300 (2)
Ref. 6013	Piloto F1 (medio cuerpo)
Ref. 6014	Piloto GT (completo)
Ref. 6015	Alerón trasero Alfa 156
Ref. 6016	Contrapesos oficiales Proslot 6,5 gr.
Ref. 6017	Goma anti-vibraciones del motor
Ref. 6018	Alerón trasero Porsche 911 GT2
Ref. 6019	Retrovisores Porsche GT3
Ref. 6020	Alerón delantero F-1 F399
Ref. 6021	Alerón trasero F-1 F399
Ref. 6022	Retrovisores F-1 F399
Ref. 6023	Alerón trasero Toyota GT1
Ref. 6024	Retrovisores F-1 F399 molde negro
Ref. 10161	Goma abrasiva slot

Q4 SLOT
ACCESORIOS



Ref. K0050	Chasis básico "World Rallye Car"
Ref. K0100	Chasis "World Rallye Car"
Ref. K0200	Chasis EVO I
Ref. K0300	Kit guía basculante
Ref. K0400	Kit dos llantas traseras WRC neumático 19x10 con polea y banda de tracción de caucho
Ref. K0417	Kit dos llantas traseras WRC diámetro 17 mm.
Ref. K0427	Kit dos llantas traseras ancho sobredimensionado
Ref. K0552	Eje hueco calibrado de acero inoxidable 52x2,5 mm.
Ref. K0600	Kit soportes de latón y rodamientos de bolas de acero inoxidable blindados (2 unidades)
Ref. K0610	Rodamientos de bolas de acero 2,5x6 mm. (2 unidades)
Ref. K0710	Tornillos nylon 2x10 mm. ultraligeros (12 unid.)
Ref. K0720	Tornillos y tuercas de nylon 2x10 mm. (4 unid.)
Ref. K0730	Tornillos de nylon y tuercas de acero 2x10 (12 u.)
Ref. K0740	Tornillos y tuercas de acero 2x10 mm. (12 unid.)
Ref. K0800	Kit dos semiejes de rueda de latón
Ref. K0810	Kit dos semiejes de rueda fijada con tornillo
Ref. K0900	Kit rodamientos acero inoxidable 2x5 mm. (4 unid.)
Ref. K1009	Kit de dos poleas con banda de tracción diám. 9 mm.
Ref. K1000	Kit dos poleas con banda tracción de caucho
Ref. K1100	Hoja de calcas "Q4 Decals Oficials Teams"
Ref. K1231	Correas de transmisión 31,5 mm. para chasis WRC
Ref. K1232	Correas de transmisión 32 mm. para chasis WRC
Ref. K1233	Correas de transmisión 33 mm. para chasis WRC
Ref. K1300	Casquillo autolubricado para llantas Q4 (2 unid.)
Ref. K1400	Chasis EVO II
Ref. K1500	Kit de dos piñones de nylon de 9 dientes
Ref. K1600	Kit de recambio soporte de ejes chasis Q4 (8 un.)
Ref. K1610	Kit de recambio tapacubos y retenedores
Ref. K1620	Kit de recambio de aros tóricos para poleas y llantas
Ref. K1700	Kit de recambio eje cardán transmisión delantera
Ref. K1800	Kit de soporte motor base Ninco altura regulable
Ref. C9000	Gorra bordada Q4 Slot

REPROTEC
RECAMBIOS



Ref. ST1000	Tren delantero Seat 600 E
Ref. ST1001	Tren trasero Seat 600 E
Ref. ST1002	Cuatro neumáticos Seat 600 E
Ref. ST1003	Chasis Seat 600 E
Ref. ST1004	Portaequipajes Seat 600 E
Ref. AB1000	Tren delantero Abarth
Ref. AB1001	Tren trasero Abarth
Ref. AB1002	Cuatro neumáticos delanteros Abarth
Ref. AB1003	Cuatro neumáticos traseros Abarth
Ref. AB1004	Guía Reprotec
Ref. AB1005	Capó trasero-tubo de escape Abarth
Ref. AB1006	Chasis Abarth 1000 TCR
Ref. AB1007	Imán neodimio
Ref. AB1008	Imán ferrita
Ref. AB1009	Limpiaparabrisas Abarth
Ref. AB1010	Blister Kit Abarth
Ref. AC1000	Tren delantero negro 6 radios AC Cobra
Ref. AC1001	Tren posterior negro 6 radios AC Cobra
Ref. AC1002	Tren delantero plata-oro 6 radios AC Cobra
Ref. AC1003	Tren posterior plata-oro 6 radios AC Cobra
Ref. AC1004	Cuatro neumáticos posteriores AC Cobra
Ref. AC1005	Cuatro neumáticos delanteros AC Cobra
Ref. AC1006	Habitáculo completo AC Cobra
Ref. AC1007	Chasis AC Cobra
Ref. AC1008	Tren delantero plata-negro 6 radios AC Cobra
Ref. AC1009	Tren posterior plata-negro 6 radios AC Cobra
Ref. AC1010	Accesorios AC Cobra

NEUMATICOS

Ref. AS12280	4 neumáticos post. Ferrari/Cooper
Ref. AS12281	4 neumáticos del. Ferrari/Cooper
Ref. AS12282	4 neumáticos post. Mustang/Corvette
Ref. AS12284	4 neumáticos GT Jaguar E
Ref. AS12285	4 neumáticos del. Mustang/Corvette
Ref. AS12286	4 neumáticos del. BRM/Honda
Ref. AS12287	4 neumáticos Mercedes Wankel
Ref. AS12289	4 neumáticos Mini Cooper
Ref. AS12290	4 neumáticos Seat 600 TC
Ref. AS12291	4 neumáticos Mercedes 250 GT
Ref. AS12292	4 neumáticos post. BRM/Honda/Chaparral/Ford GT
Ref. AS12293	4 neumáticos Dunlop UK
Ref. AS12296	4 neumáticos Competición Especial
Ref. As12300	4 neumáticos F1 Grip Competición
Ref. AS12301	4 neumáticos 911/GTO/037/M1
Ref. AS12306	4 neumáticos R5/Ford Fiesta
Ref. AS12307	4 neumáticos Sigma traseros
Ref. AS12308	4 neumáticos Magnéticos
Ref. AS12309	4 neumáticos GT Racing
Ref. AS12310	4 neumáticos Rallye
Ref. AS12314	4 neumáticos Pata Negra Standard

ACCESORIOS

Ref. AS0001	Caja expositora
Ref. AS00004	Pinzas fijación coche
Ref. AS12283	Aceite lubricante
Ref. AS12288	20 trencillas estañadas
Ref. AS12294	6 ejes varios
Ref. AS12295B	20 trencillas cobre
Ref. AS12297B	Cable 30 cm. Silicona WRC
Ref. AS12298	Terminales conexión cables motor
Ref. AS12299	4 cables silicona especial
Ref. AS12302	Trencilla en rollo 70 cm.
Ref. AS12303	Malla en rollo 60 cm.
Ref. AS12304	Cable silicona mandos slot 120
Ref. AS12305	Cable silicona mandos slot con jack 120
Ref. AS12311	Corona 24 dientes competición
Ref. AS12312	10 trencillas RT
Ref. AS12313	Corona 27 dientes standard
Ref. AS12315	12 tornillos 2,2 x 9,5
Ref. AS12316	12 tornillos 2,2 x 6,5
Ref. AS12317	6 cojinetes de latón
Ref. AS12318	Conductor y señora
Ref. AS12319	4 cascos clásicos
Ref. AS12320	4 semi-cuerpo
Ref. AS12321	2 pilotos completos
Ref. AS12322	Bolsa 2 piñones de 9 dientes
Ref. AS12323	2 guías completas
Ref. AS12324	4 llantas standard
Ref. AS12325	2 guías negras
Ref. AS12326	Kit luces posterior
Ref. AS12327	Par lámparas
Ref. AS12328	6 cojinetes de plástico
Ref. AS12329	Corona 30 dientes (Roja)
Ref. AS220500	SC-N Motor Nitro NUEVO
Ref. AS220501	PS Motor Nitro NUEVO
Ref. AS281199	Motor Mini RT-9 con transmisión
Ref. AS281299	Motor Mini RT-9 standard
Ref. AS28197	Motor RT-10
Ref. AS28198	Adaptador RT-10
Ref. AS28199	Piñón RT-10
Ref. AS28200	Piñón RT-10 standard
Ref. AS28200B	Piñón motor slot 10 dientes
Ref. AS28201	Piñón RT-9 standard
Ref. AS28498	Motor Mini RT-9
Ref. AS28698	Motor RT-10 standard
Ref. AS28698NG	Motor RT-10 standard ng.
Ref. AS28797	Motor RT-9 steel traction
Ref. AS28797NG	Motor RT-9 steel traction ng.
Ref. AS28798	Motor RT-9 standard
Ref. AS28997	Motor RT-9
Ref. CA1000	Hoja individual de calcomanía al agua

SCALEXTRIC-TECNITOYS
ACCESORIOS



Ref. 8614	Cuatro trencillas
Ref. 8763	Guía con trencillas
Ref. 8767	Neumático tipo 1 (4 un.)(19,3x11,2 mm.)
Ref. 8768	Neumático tipo 2 (4 un.)(18,3x9,8 mm.)
Ref. 8769	Neumático tipo 3 (4 un.)(20,0x10,5 mm.)
Ref. 8770	Neumático tipo 4 (4 un.)(21,0x14,5 mm.)
Ref. 8771	Neumático tipo 5 (4 un.)(21,0x12,0 mm.)
Ref. 8773	Tren de ruedas posterior Ferrari F-40
Ref. 8774	Tren de ruedas posterior Seat Ibiza
Ref. 8779	Tren de ruedas posterior Renault Megane
Ref. 8780	Tren de ruedas posterior Peugeot 406
Ref. 8813	Neumático tipo 6 (4 un.)(19,5x11,7 mm.)
Ref. 8815	Tren de ruedas posterior tipo 1 (F333-P911)
Ref. 8816	Tren de ruedas posterior tipo 2 (Mitsu-Focus-P206)
Ref. 8817	Tren de ruedas posterior tipo 3 (Corolla-Córdoba)
Ref. 8818	Tren de ruedas posterior tipo 4 (NASCAR-SRS-2)
Ref. 8819	Tren de ruedas posterior tipo 5 (F-1)
Ref. 8823	Guía con trencillas F-1
Ref. 8824	Tren de ruedas delantero SRS 2

ACCESORIOS DE PISTA

Ref. 8698	Mando de velocidad
Ref. 8782	Cuñas peralte (12 unidades)
Ref. 8792	Bordes para recta (8 unidades)
Ref. 8793	Bordes para curva standard (4+4 unidades)
Ref. 8794	Bordes para curva interior (4+4 unidades)
Ref. 8795	Bordes para curva exterior (4+4 unidades)
Ref. 8796	Bordes para curva super exterior (4+4 unidades)
Ref. 8797	Vallas (10 unidades)
Ref. 8801	Trainer 1 Computer EVO
Ref. 8802	Cambio de rasante/badén
Ref. 8803	Cuentavueltas electrónico
Ref. 8804	Limpiapistas
Ref. 8805	Semáforo para salidas sincronizadas
Ref. 8806	Transformador 14 V con "Super Power Boost"

Ref. 8809 Velocímetro electrónico
Ref. 8810 Barreras con pancarta
Ref. 8811 Boxes (Maletín Scalextric)
Ref. 8812 Curva superdeslizante (efecto hielo)
Ref. 8822 Bordes recta de cierre

PISTAS

Ref. 8400 Curva standard (2 unidades)
Ref. 8401 Curva interior (2 unidades)
Ref. 8402 Curva exterior (2 unidades)
Ref. 8403 Curva super exterior (2 unidades)
Ref. 8404 Recta 87 mm. (2 unidades)
Ref. 8405 Recta 175 mm. (2 unidades)
Ref. 8406 Recta standard 350 mm. (2 unidades)
Ref. 8408 Cambio de pista (2 unidades)
Ref. 8409 Cruce
Ref. 8414 Puente Completo
Ref. 8418 Gran chicane
Ref. 8424 Pista de conexiones

CIRCUITOS

Ref. 8040 Circuito "Montecarlo"
Ref. 8041 Circuito "Daytona"
Ref. 8042 Circuito "Rallye Safari"
Ref. 8043 Circuito "RAC Rallye"
Ref. 8044 Circuito "Copa GT1"
Ref. 8045 Circuito "San Remo"
Ref. 8046 Circuito "Imola F-1"
Ref. 8047 Circuito "Pole Position"

ACCESORIOS "SCALEXTRIC PRO"

Ref. 5002 Trencillas especiales "Pro"
Ref. 5003 Neumáticos "Pro 1" 18,3x9,8 mm. (4 unidades)
Ref. 5004 Neumáticos "Pro 2" 21x12 mm. (4 unidades)
Ref. 5005 Kit ejes competición "Pro"
Ref. 5006 Aceite sintético
Ref. 5007 Mando "Pro" con cable extensible.
Ref. 5008 Transformador "Pro" con "Super Power Boost"
Ref. 5010 Resistencia "Pro" 20 ohmios
Ref. 5011 Resistencia "Pro" 60 ohmios
Ref. 5012 Motor "Turbo Pro" (18.000 r.p.m.)
Ref. 5013 Línea de mantenimiento tensión

SLOT CIRCUITS
CIRCUITOS DESMONTABLES EN MADERA

CIRCUITOS STANDARD:
- Circuito Acrópolis (2 x 0,90 m) desarrollo 10,5 m. (1 carril)
- Circuito Costa Brava (2,44 x 1,22 m) desarrollo 13,5 m. (1 carril)
- Circuito Montecarlo (2,44 x 1,22 m) desarrollo 20. (1 carril)
- Circuito Mil Lagos (2,05 x 0,90 m) desarrollo 5,75 m. (2 carriles)
- Circuito de Montjuich (2,05 x 0,90 m) desarrollo 8,3 m. (2 carriles)
- Circuito del Jarama (2,44 x 1,22 m) desarrollo 10,7 m. (2 carriles)
- Circuito de Monza (3 x 1,5 m) desarrollo 17 m. (2 carriles)
- Circuito de Alicante (6 x 3 m) desarrollo 35 m. (4 carriles)
- Circuito de Zaragoza 01 (8 x 4 m) desarrollo 37 m. (6 carriles)
- Circuito de Zaragoza 03 (9 x 4 m) desarrollo 36 m. (8 carriles)

SLOT CLASSIC
ACCESORIOS

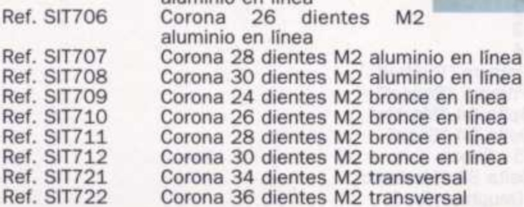
Ref. CJ-A1 Kit de llantas de radios

SLOT.IT
ACCESORIOS

Ref. SIT001 Motor V12 Ninco con 8 dientes
Ref. SIT002 Motor V12 Fly con 11 dientes
Ref. SIT003 Motor V12 Superslot con 8 dientes
Ref. SIT101 Motor V12 28000 Ninco
Ref. SIT102 Motor V12 28000 Fly
Ref. SIT103 Motor V12 28000 Superslot
Ref. SIT201 Motor Boxer 24000
Ref. SIT308 Piñón 8 dientes en línea
Ref. SIT309 Piñón 9 dientes en línea
Ref. SIT310 Piñón 10 dientes en línea
Ref. SIT311 Piñón 11 dientes en línea
Ref. SIT410 Piñón 10 dientes transversal
Ref. SIT411 Piñón 11 dientes transversal
Ref. SIT412 Piñón 12 dientes transversal
Ref. SIT413 Piñón 13 dientes transversal



Ref. SIT515 Imán de neodimio Superslot
Ref. SIT516 Imán Superslot Progres
Ref. SIT603 Cable silicona 14 cm. con conector
Ref. SIT604 Terminales cables (10)
Ref. SIT605 Trencillas (10)
Ref. SIT701 Eje Pro Kit in line
Ref. SIT702 Eje Pro Kit transversal
Ref. SIT705 Corona 24 dientes M2 aluminio en línea
Ref. SIT706 Corona 26 dientes M2 aluminio en línea



Ref. SIT707 Corona 28 dientes M2 aluminio en línea
Ref. SIT708 Corona 30 dientes M2 aluminio en línea
Ref. SIT709 Corona 24 dientes M2 bronce en línea
Ref. SIT710 Corona 26 dientes M2 bronce en línea
Ref. SIT711 Corona 28 dientes M2 bronce en línea
Ref. SIT712 Corona 30 dientes M2 bronce en línea
Ref. SIT721 Corona 34 dientes M2 transversal
Ref. SIT722 Corona 36 dientes M2 transversal
Ref. SIT723 Corona 38 dientes M2 transversal
Ref. SIT800 Eje Pro 3/32" x 54 mm.
Ref. SIT802 Cojinete Pro bronce (2)
Ref. SIT803B Tapacubos BBS negros
Ref. SIT803C Tapacubos BBS dorados
Ref. SIT803S Tapacubos BBS plateados
Ref. SIT804B Llantas Pro negras (2)
Ref. SIT804G Llantas Pro doradas (2)
Ref. SIT804N Llantas Pro aluminio (2)
Ref. SIT805 Tornillos M2 (4)
Ref. SIT806 Llave Allen M2 9,5 mm.
Ref. SIT807B Tapacubos Toyota negros
Ref. SIT807G Tapacubos Toyota oro
Ref. SIT807S Tapacubos Toyota plateados

SUPERSLOT
PISTAS Y ACCESORIOS



Ref. C133 "Set" de soportes de pista
Ref. C151 Curva estándar 45º
Ref. C152 Curva interior 45º
Ref. C153 Curva exterior 22,5º
Ref. C154 Curva estándar 22,5º
Ref. C156 Curva interior 90º
Ref. C157 Recta corta
Ref. C158 Cuarto de recta
Ref. C159 Media recta
Ref. C160 Recta estándar
Ref. C164 Recta terreno rugoso
Ref. C185 Curva estándar borde rugoso
Ref. C186 Bordes pista recta
Ref. C187 Curva peraltada 60º
Ref. C198 Bordes interiores rugosos curva estándar
Ref. C209 Puente de salida
Ref. C248 Puente con cambio de rasante
Ref. C266 Pilares soporte de pista
Ref. C274 Barreras de protección
Ref. C277 Cuentavueltas
Ref. C367 Pista de salida
Ref. C521 Líquido "efecto humo"
Ref. C633 Barrera de protección
Ref. C634 Espectadores
Ref. C635 Equipo de competición
Ref. C636 Tribuna espectadores
Ref. C639 Caseta de boxes
Ref. C641 Puente Good Year
Ref. C642 Torre de control
Ref. C710 Peralte elevador de pista
Ref. C784 Figuras equipo de competición
Ref. C905 Bordes interiores doble curva interior
Ref. C906 Bordes exteriores doble curva interior
Ref. C907 Bordes exteriores curva exterior
Ref. C910 Paquete de trencillas
Ref. C912 Transformador
Ref. C968 Guías de presión con trencillas
Ref. C8000 Mando (gatillo azul)
Ref. C8002 Centro de control de sonido "Pole position"
Ref. C8003 Sistema "Pacer"
Ref. C8004 Pista de salida
Ref. C8005 Tramo chicane deslizante
Ref. C8006 Cruce en "X" (x2)
Ref. C8008 Cables de alargo para mandos
Ref. C8009 Tramo recta chicane
Ref. C8010 Tramo curva chicane 45º
Ref. C8011 Paquete accesorios de competición
Ref. C8012 Media recta (x2)
Ref. C8013 Recta estándar (x2)
Ref. C8014 Sistema de alimentación con pista
Ref. C8022 Mando (gatillo naranja)
Ref. C8023 Mando (gatillo verde)
Ref. C8024 Cuarto de recta (x2)
Ref. C8025 Curva estándar 45º (x2)
Ref. C8026 Curva estándar 22,5º (x2)
Ref. C8027 Curva exterior (x2)
Ref. C8028 Curva interior (x2)
Ref. C8029 Curva interior 45º (x2)
Ref. C8030 Cambio de pista (x2)
Ref. C8031 Chicane estándar (x2)
Ref. C8032 Chicane deslizante + recta estándar
Ref. C8033 Recta chicane (x2)
Ref. C8037 Bordes con barreras
Ref. C8038 Vallas soporte de pista
Ref. C8039 Recta corta (x2)
Ref. C8041 Recta de salida + recta estándar
Ref. C8042 Recta terreno rugoso + recta estándar
Ref. C8043 Chicane curva estándar 45º (x2)
Ref. C8044 Bordes con barreras
Ref. C8045 Cuentavueltas electrónico y cronómetro
Ref. C8066 Transformador "Power plus system"
Ref. C8108 Libro de planos de circuitos 4ª edición
Ref. C8124 Sistema "Power plus" versión multi-pistas
Ref. C8125 Borde de recta con barrera de protección
Ref. C8126 Borde curvo y "pack" de barreras

CIRCUITOS

Ref. C1033 Circuito Rally Racing
Ref. C1034 Circuito Caterham Cup
Ref. C1035 Circuito Formula Uno
Ref. C1041T Circuito Speedway

Ref. C1042T	Circuito Super Speedway
Ref. C1047	Circuito Grand Prix
Ref. C1050	Circuito Le Mans 24 Hr
Ref. C1051	Circuito Beetle Cup
Ref. C1056T	Circuito Super Speedway

KITS DE MONTAJE

Ref. C2116	Kit Vauxhall Vectra
Ref. C2117	Kit Audi A4

TEAM SLOT

ACCESORIOS

Ref. 50101	Transformador 30V "Turbo" TS
Ref. 50103	Crono slot

CARROCERIAS DE PLASTICO

Ref. 60106	Citroën ZX "Climent"
Ref. 60107	Citroën ZX "Llovera"
Ref. 60108	Citroën ZX "Azcona"
Ref. 60109	Citroën ZX "A. del Aguila"
Ref. 60301	Seat Ibiza Kit Car 16V "Puras"
Ref. 60303	Seat Ibiza Kit Car 16V "Multifaros"
Ref. 60304	Seat Ibiza Kit Car 16V "Oriol Gómez"
Ref. 60401	Audi A4 "CET 96 Gené"
Ref. 60402	Audi A4 "CET 96 Vinyes"
Ref. 60403	Audi A4 "Rothmans"
Ref. 60501	Citroën ZX Kit Car "Puras 97"
Ref. 60502	Citroën ZX Kit Car "Puras 98"
Ref. 60602	Subaru Impreza WRC "Lunas"
Ref. 60901	Citroën Xsara Kit Car "España 98"

CARROCERIAS DE RESINA

Ref. 30101	Volkswagen Escarabajo GT1 sin pintar
Ref. 30102	Volkswagen Escarabajo GT1 blanco
Ref. 30103	Volkswagen Escarabajo GT1 verde
Ref. 30401	Fiat 131 Abarth sin pintar
Ref. 30402	Fiat 131 Abarth azul
Ref. 30403	Fiat 131 Abarth blanco
Ref. 30901	Opel Manta 400 sin pintar
Ref. 30902	Opel Manta 400 blanco
Ref. 30903	Opel Manta 400 azul
Ref. 30904	Opel Manta 400 con faros/blanco
Ref. 30905	Opel Manta 400 con faros/sin pintar
Ref. 31001	R-5 Maxiturbo sin pintar
Ref. 31002	R-5 Maxiturbo blanco
Ref. 31003	R-5 Maxiturbo azul
Ref. 31201	Simca 1000 Rallye 3 sin pintar
Ref. 31202	Simca 1000 Rallye 3 blanco
Ref. 31203	Simca 1000 Rallye 3 rojo
Ref. 31401	Lancia Delta S4 sin pintar
Ref. 31402	Lancia Delta S4 blanco
Ref. 31501	Renault Dauphine Gr. 5 sin pintar
Ref. 31502	Renault Dauphine Gr. 5 blanco
Ref. 31503	Renault Dauphine Gr. 5 azul
Ref. 31801	Renault 8 TS Gr. 5 sin pintar
Ref. 31802	Renault 8 TS Gr. 5 azul
Ref. 31803	Renault 8 TS Gr. 5 amarillo
Ref. 31901	Audi Sport Quattro sin pintar
Ref. 31902	Audi Sport Quattro blanco
Ref. 32001	Ford Escort WRC sin pintar
Ref. 32002	Ford Escort WRC blanco
Ref. 32003	Ford Escort WRC con faros/sin pintar
Ref. 32004	Ford Escort WRC con faros/blanco
Ref. 32101	Ford Sierra Cosworth sin pintar
Ref. 32102	Ford Sierra Cosworth blanco
Ref. 32201	Seat 124 Gr. 5 sin pintar
Ref. 32202	Seat 124 Gr. 5 naranja
Ref. 32301	Lancia Fulvia sin pintar
Ref. 32302	Lancia Fulvia rojo
Ref. 32401	Toyota Corolla WRC sin pintar
Ref. 32402	Toyota Corolla WRC blanco
Ref. 32403	Toyota Corolla WRC con faros/sin pintar
Ref. 32404	Toyota Corolla WRC con faros/ blanco
Ref. 32601	Seat Panda 45 Gr. 2 sin pintar
Ref. 32602	Seat Panda 45 Gr. 2 blanco
Ref. 32701	Ford Focus WRC sin pintar
Ref. 32702	Ford Focus WRC blanco
Ref. 32801	Volkswagen New Beetle sin pintar
Ref. 32802	Volkswagen New Beetle rojo
Ref. 32803	Volkswagen New Beetle amarillo
Ref. 32901	R-5 "Tour de Corse" sin pintar
Ref. 32902	R-5 "Tour de Corse" blanco
Ref. 33001	Seat Córdoba WRC 99 sin pintar
Ref. 33002	Seat Córdoba WRC 99 amarillo
Ref. 33101	Peugeot 205 T16 sin pintar
Ref. 33102	Peugeot 205 T16 blanco
Ref. 33201	Seat Córdoba WRC E2 sin pintar
Ref. 33202	Seat Córdoba WRC E2 amarillo
Ref. 33301	Skoda Octavia WRC sin pintar
Ref. 33302	Skoda Octavia WRC blanco
Ref. 33401	Clio 16V TS Supercopa sin pintar







Ref. 33402	Clio 16V TS Supercopa amarillo
Ref. 33501	Audi TT-R sin pintar
Ref. 33502	Audi TT-R negro
Ref. 33503	Audi TT-R amarillo
Ref. 33601	Simca 1000 Rallye 2 sin pintar
Ref. 33602	Simca 1000 Rallye 2 naranja
Ref. 33701	MG Metro 6R4 sin pintar
Ref. 33702	MG Metro 6R4 blanco
Ref. 33801	Opel V8 Coupé sin pintar
Ref. 33802	Opel V8 Coupé naranja
Ref. 33901	Citroën Saxo Kit Car sin pintar
Ref. 33902	Citroën Saxo Kit Car rojo

EJES DE RUEDA

Ref. 55001	Delantero ZX
Ref. 55002	Delantero Toledo-Sierra
Ref. 55006	Delantero R5 Maxiturbo-R5 Tour de Corse
Ref. 55007	Delantero 131-Opel Manta-Simca-R8-124
Ref. 55009	Delantero ZX Kit Car-Ibiza-Mitsu.-Volks.
Ref. 55011	Delantero Delta S4-Audi S1
Ref. 55012	Delantero Audi A4-Escort WRC
Ref. 55013	Delantero Renault Dauphine
Ref. 55018	Delantero Seat Córdoba WRC-Toyota Corolla
Ref. 55019	Delantero Lancia Fulvia
Ref. 55020	Delantero Panda
Ref. 55021	Delantero Subaru
Ref. 55022	Delantero Alpine A110
Ref. 55024	Delantero Xsara-Focus-New Beetle
Ref. 55025	Delantero 205
Ref. 55026	Delantero Octavia – 206
Ref. 55027	Delantero Xsara TS 16V – Clio V6
Ref. 55028	Delantero Giulia Sprint GTA
Ref. 55029	Delantero Audi TT-R
Ref. 55030	Delantero Lancia Delta Integrale
Ref. 56001	Trasero ZX
Ref. 56002	Trasero Toledo-Sierra
Ref. 56006	Trasero R5 Maxiturbo-R5 Tour de Corse
Ref. 56007	Trasero 131-Opel Manta-Simca-R8
Ref. 56009	Trasero Ibiza-Mitsubishi-Volkswagen
Ref. 56011	Trasero Delta S4-Audi S1
Ref. 56012	Trasero Audi A4-Escort WRC
Ref. 56013	Trasero Renault Dauphine
Ref. 56017	Trasero Seat 124
Ref. 56018	Trasero Seat Córdoba WRC-Toyota Corolla
Ref. 56019	Trasero Lancia Fulvia
Ref. 56020	Trasero Panda
Ref. 56021	Trasero Subaru
Ref. 56022	Trasero Alpine A110
Ref. 56024	Trasero Xsara-Focus-New Beetle
Ref. 56025	Trasero 205
Ref. 56026	Trasero ZX Kit Car
Ref. 56027	Trasero Xsara TS 16V – Clio V6
Ref. 56028	Trasero Giulia Sprint GTA
Ref. 56029	Trasero Audi TT-R
Ref. 56030	Trasero Lancia Delta Integrale

CHASIS

Ref. 54001	ZX-Ibiza Kit Car-ZX Kit Car-124-Volks.-R5
Ref. 54002	Toledo-Opel Manta
Ref. 54003	Audi S1-Sport Quattro
Ref. 54005	Fiat 131 Abarth
Ref. 54007	Lancia Delta S4
Ref. 54008	Audi A4
Ref. 54009	Simca-R8
Ref. 54011	Renault Dauphine
Ref. 54012	Mitsubishi-Sierra
Ref. 54013	Ford Escort WRC
Ref. 54016	Lancia Fulvia
Ref. 54017	Corolla WRC-Volks. 4x4-Córdoba WRC
Ref. 54019	Seat Panda
Ref. 54020	Subaru WRC
Ref. 54021	Alpine A110
Ref. 54023	New Beetle-Peugeot 205
Ref. 54024	Xsara – Octavia – 206
Ref. 54025	Giulia Sprint GTA
Ref. 54026	Clio V6 Trophy
Ref. 54027	Lancia delta Integrale

CALCAS

Ref. 40005	Fiat 131 Abarth "Zanini"
Ref. 40006	Fiat 131 Abarth "Alitalia"
Ref. 40007	R-5 Maxiturbo "Sainz"
Ref. 40008	R-5 Maxiturbo "Philips"
Ref. 40009	Opel Manta 400 "Philips"
Ref. 40010	Opel Manta 400 "Finley"
Ref. 40011	Opel Manta 400 "Rothmans"
Ref. 40014	Librería 1
Ref. 40015	Librería 2
Ref. 40016	Librería 3
Ref. 40017	Librería 4
Ref. 40019	Nissan Primera "Castrol"
Ref. 40020	Nissan Primera "Repsol"
Ref. 40021	Lancia Delta S4 "Martini"
Ref. 40022	Lancia Delta S4 "Esso"
Ref. 40023	Librería 5 - Simca
Ref. 40024	Lancia Delta S4 "Marlboro"
Ref. 40025	Renault Dauphine Gr. 5

Ref. 40026	Ford Escort 96 Sainz
Ref. 40027	Ford Escort "Martini"
Ref. 40029	Mitsubishi Lancer Evo III Makinen
Ref. 40030	Mitsubishi Lancer Evo III Trelles
Ref. 40031	Renault 8 TS Gr. 5 azul
Ref. 40032	Renault 8 TS Gr. 5 amarillo
Ref. 40033	Audi Sport Quattro "HB"
Ref. 40034	Ford Escort WRC Sainz
Ref. 40039	Ford Sierra "Marlboro" Sainz
Ref. 40040	Ford Sierra Sainz
Ref. 40041	Seat 124 Gr. 5 Zanini
Ref. 40042	Lancia Fulvia "Montecarlo"
Ref. 40043	Lancia Fulvia "Marlboro"
Ref. 40044	Toyota Corolla WRC Sainz
Ref. 40045	Ford Escort WRC Kankkunen
Ref. 40048	Fiat 131 Abarth Walter Rohl
Ref. 40049	Toyota Corolla Didier Auriol
Ref. 40050	Toyota Corolla "Marlboro"
Ref. 40052	Seat Córdoba WRC "Finlandia"
Ref. 40053	Seat Panda 45 Gr. 2 Sainz
Ref. 40054	Ford Focus WRC "Montecarlo 99"
Ref. 40055	R-5 "Tour de Course" Sainz
Ref. 40056	Seat Córdoba WRC "Montecarlo 99"
Ref. 40057	Peugeot 205 T-16 Zanini
Ref. 40058	Seat Córdoba WRC E2 "Montecarlo 2000"
Ref. 40059	Skoda Octavia WRC "Montecarlo 1999"
Ref. 40060	Clio V6 Trophy 99
Ref. 40061	Librería 6
Ref. 40062	Skoda Octavia WRC "Montecarlo 2000"
Ref. 40063	Audi TT-R "Abt Team"
Ref. 40064	Simca 1000 Rallye 2 "249"
Ref. 40065	Simca "rojo"- Simca "blanco"
Ref. 40066	MG Metro 6R4 "Montecarlo 86"
Ref. 40067	R-5 Maxiturbo "Rothmans"
Ref. 40068	Audi TT-R "DTM 2000"
Ref. 40069	Opel V8 Coupé "DTM 2000"
Ref. 40070	Citroën Saxo Kit Car "Oficial"
Ref. 40071	Clio V6 Trophy "Arrogance"

NEUMATICOS "SUPER RACING"

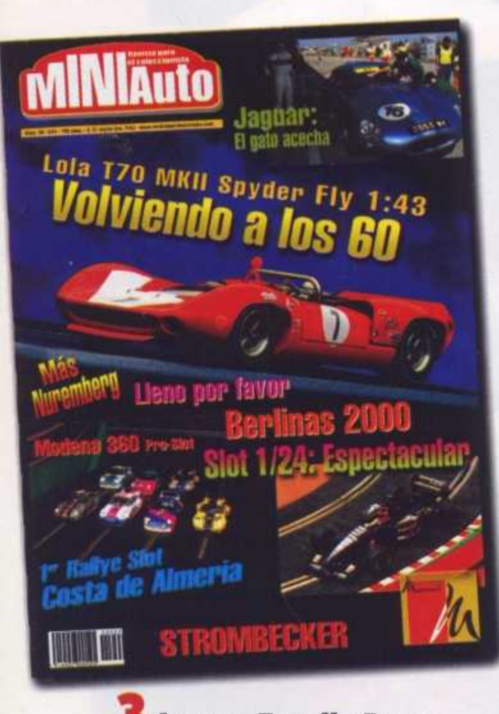
Ref. 53001	Neumático 14 R (4 unidades)
Ref. 53002	Neumático 16 R (4 unidades)
Ref. 53003	Neumático 18 R (4 unidades)
Ref. 53004	Neumático 18 L (4 unidades)
Ref. 53005	Neumático 19 R (4 unidades)
Ref. 53006	Neumático 20 R (4 unidades)
Ref. 53007	Neumático 21 L (4 unidades)
Ref. 53008	Neumático 18 "speed" (4 unidades)
Ref. 53009	Neumático 18 perfil bajo (4 unidades)

VARIOS

Ref. 51001	Motor TS-1
Ref. 51002	Motor TS-3
Ref. 51003	Motor TS-4
Ref. 51004	Motor TS-5
Ref. 52001	Bolsa con 4 trencillas de cobre
Ref. 52002	Guía porta trencillas completa
Ref. 52003	Adaptador motor
Ref. 52004	Cojinetes (2 unidades)
Ref. 52005	Bolsa tornillos 2,2 x 95 (12 unidades)
Ref. 52006	Correa transmisión 4 x 4 (2 unidades)
Ref. 52007	Piñón de 9 dientes
Ref. 52008	Escobillas para motor TS-1
Ref. 52009	Resorte de sujeción de escobillas TS-1
Ref. 52010	Cuerpo piloto y copiloto "rallye" decorado
Ref. 52011	Contrapesos 2,5 y 5 gramos
Ref. 52012	Contrapesos 5 y 10 gramos
Ref. 52013	Conjunto de guía basculante
Ref. 52014	Poleas de transmisión (4 unidades)
Ref. 52015	Aceite lubricante
Ref. 52016	Kit "Racing TS"
Ref. 52017	Corona de 30 dientes
Ref. 52018	Correa de transmisión A4 4x4 (2 unidades)
Ref. 52019	Piñón de 10 dientes
Ref. 52020	Soporte de motor TS-3 con imán
Ref. 52021	Imán diámetro 6 x 3,6 altura
Ref. 52022	Imán diámetro 8 x 4 altura
Ref. 52023	Extractor de piñones
Ref. 52024	Kit "Racing TS-2"
Ref. 52025	Escobillas de motor TS-3
Ref. 52026	Resorte de escobillas motor TS-3
Ref. 52027	Cables de conexión motor TS-3
Ref. 52028	Cuerpo piloto "circuito" decorado
Ref. 52029	Adaptador para motor Mabuchi TS-1
Ref. 52030	Adaptador para motor Mabuchi TS-2
Ref. 52031	Adaptador para motor Mabuchi TS-3
Ref. 52032	Par de escobillas motor TS-1
Ref. 52033	Caja expositora
Ref. 52999	Catálogo TEAM SLOT 2000

TELL US YOUR OPINION, AND WIN 3 ISSUES OF MINIAUTO, FRE

ANSWER THIS QUESTIONNAIRE AND RECEIVE OUR SPECIAL GIFT: THREE MINIAUTO MAGAZINES (in spanish).



3 Issues Totally Free

Promoción no válida para España

Please, answer the questions below and sed the reply coupon to:
REVISTAS PROFESIONALES - C/ San Sotero nº 5 1ª Planta - 28037 MADRID (SPAI
Ref: "Slot Answer"

1./ How many slot magazines do you buy?
☐ 0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ +2

2./ How many in your native language?
☐ 0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ +2

3./ Please, tell us the name of the magazine or magazines.
....

4./ What is your opinion about the amount of slot supporters in your country.
☐ Rise ☐ Regular ☐ Fall

5./ What is the favourite scale in your country.
☐ 1/24 ☐ 1/32

6./ Please, mark your best known brands.
☐ Scalextric ☐ Ninco ☐ Fly ☐ GB ☐ SCX ☐ Team
☐ Pink Car ☐ Slot Classic ☐ Parma ☐ Pla-fit ☐ Carrera ☐ ....

Yours Details:
Full name: ....
Address: ....
Postcode: .... ***Country:*** .... ***Age:*** ....